ANNO XXXVI - N. 10 COPIE 180.000 OTTOBRE 1930 - ANNO VIII

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

QUESTA RIVISTA SI COMPONE DELLA PUBBLICITÀ DALLA PAG. I ALLA PAG. XVI; DEL TESTO DALLA PAG. 721 ALLA 800; E DEL NOTIZIARIO DALLA PAG. 465 ALLA 512.

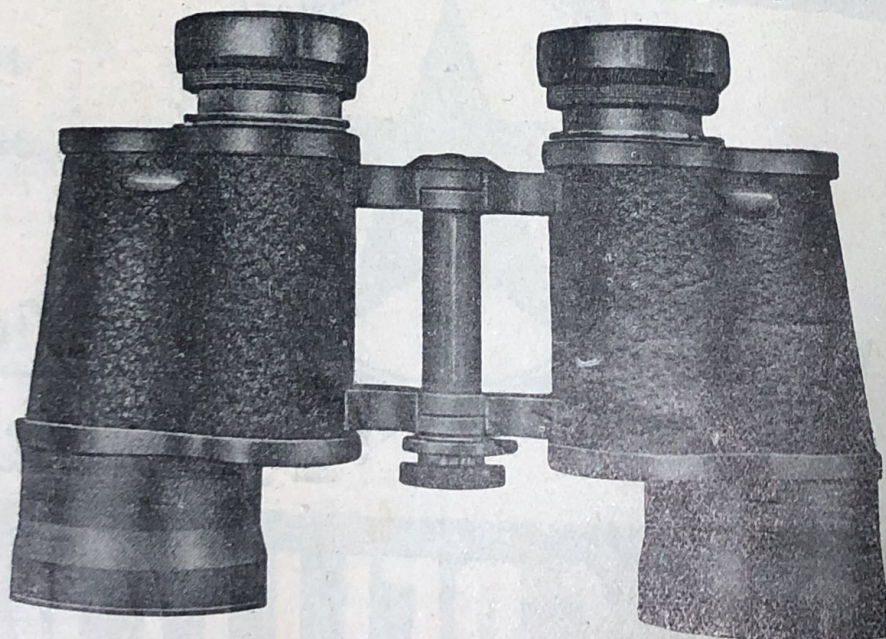
PER POSSEDERE UNA CASA PROPRIA

— Commendatore, una buona occasione per Lei. Un Villino a due piani con giardino. Una somma pagabile subito in contanti, il resto a rate mensili per 20 anni. Delizioso, Commendatore, ben rifinito, bellissima esposizione, non se lo lasci scappare.

— Per carità non farti sentire da mia moglie, non mi darebbe più pace. E' la sua fissazione quella della casa: fissazione lodevolissima, del resto, e che io vorrei appagarle, ma chi me ne dà la possibilità?

— Eh! via Commendatore, con le sue forti entrate, Lei può fare questo ed altro. E' questione di volere.

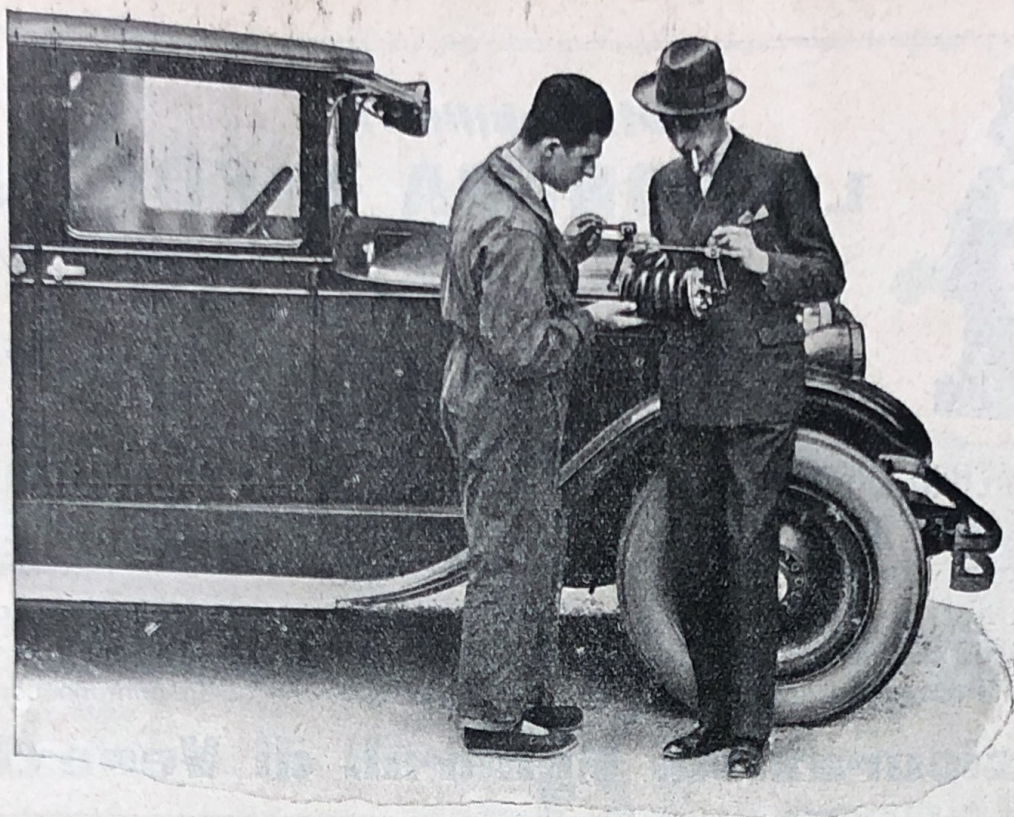
— Ma neanche per sogno, caro Solari: i miei affari mi rendono molto, si, ma io non ho che un modesto capitale accantonato e ammettendo che volessi impegnarlo tutto o in parte nell'acquisto del Villino che tu mi proponi, come potrebbe la mia famiglia far fronte al residuo obbligo contrattuale per entrare in pieno possesso dello stabile, qualora io venissi a mancare prima del termine stabilito? E se i miei affari dovessero subire l'alea del ribasso? Tutto è possibile, caro mio, e a tutto bisogna pensare in tempo per non trovarsi negli impacci dopo. Il possesso di una bella, solida, comoda casa da lasciare un giorno alla famiglia mia sorride anche a me e so io quel che farei per accontentare mia moglie. Ma io non mi lascio lusingare dai bei sogni e pondero bene le cose prima di decidermi. Vedi, io concluderei l'affare che tu mi proponi, solo nel caso che potessi sicuramente garantire ai miei il possesso dello stabile, senza preoccupazioni e pesi per l'avvenire, qualunque esso sia. Trovami tu, che sei tanto abile, la garanzia necessaria e vada senz'altro per il Villino.

— E perchè no, Commendatore? Io ho bell'e pronta la soluzione per Lei. Un'assicurazione sulla vita stipulata con l'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI — il grande Ente Parastatale che ha raggiunto l'ingente cifra di undici miliardi di capitali assicurati e le cui Polizze sono garantite dal Tesoro dello Stato — può benissimo costituire la sicura garanzia da Lei giustamente cercata. E allora il Villino sta per Lei, Commendatore. Una bella sorpresa per la sua Signora.

Che cos'è?

È l'Opuscolo **"A"** ossia un fascicolo illustrato, che s'invia **gratis a chi** lo richiede.

Interessa tutti quelli che vogliono migliorare il riscaldamento della propria abitazione, avere acqua calda sempre pronta per il bagno, e cucinare, tutto con un solo fuoco.

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella postale 930 - MILANO - Via Ampère, 102 - Tel. 286408

... è l'uovo di Colombo!

— ... eppure questo dispositivo così semplice che avete montato sulla mia macchina mi dà dei risultati sorprendenti!

— Il segreto del successo *(dice il meccanico)* sta nell'aver creato un sistema che dà il senso della frenata dolce e progressiva, ma nello stesso tempo rapida e assolutamente sicura perchè completa il sistema di frenatura pur senza mutarlo.

— Si può montare su qualunque vettura?

— Sì, e anche sui camions e relativi rimorchi. Ella può frenare la Sua vettura anche a motore fermo, oppure frenare col pedale anche nel caso, praticamente impossibile, di un guasto o di inceppamento del servofreno.

— E per la manutenzione?

— Niente da fare.

— Bene, grazie; lo raccomanderò anche agli amici perchè è praticissimo, costa poco ed è quindi alla portata di tutte le borse.

Servo freno a decompressione

(Brevetti De Monge)

FABBR. ITAL. MAGNETI MARELLI - MILANO

ALI NEL CIELO

L'Idroscalo di Milano.

Con la celebrazione dell'inizio dell'anno nono del Regime fascista si avrà l'inaugurazione dell'idroscalo « Provincia di Milano » opera grandiosa ed utilissima.

L'idroscalo si trova a poco più di sette chilometri da piazza del Duomo.

Il bacino occupa una superficie di circa 700 mila metri quadrati con una profondità di 3 metri che sarà portata a 5 nella zona cosidetta « assiale » per una larghezza di 50 metri; conterrà un volume d'acqua di circa 2.350.000 metri cubi, mentre l'area di tutto l'idroscalo (comprese cioè le strade che abbracciano il lago) si può calcolare in quasi due milioni di metri quadrati. Lo specchio di acqua è lungo 2516 metri e largo, nella parte centrale, 200. La zona a nord, larga 300 metri, servirà per le manovre, quella a sud, larga metri 450, sarà approntata per gli ammaraggi. Due magnifiche strade circonderanno il bacino: una di servizio e l'altra di circonvallazione, fiancheggiata la seconda da due sedi tranviarie e con vasti marciapiedi.

La spesa complessiva è stata prevista in 15 milioni, ma la gestione dell'idroscalo « Provincia di Milano » sarà affidata ad una apposita azienda che dovrà completarlo con gli edifici per la stazione, la dogana, la posta, un albergo ristorante, le rimesse per gli aeroplani, la casa dei piloti, le officine, gli scivoli, i pontili, ecc.

Concorsi.

Il Ministero dell'Aeronautica ha indetto un concorso, per titoli, per l'ammissione ad un corso di 100 posti di allievi ufficiali di complemento piloti. Possono essere ammessi i cittadini italiani celibi che abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 26° alla data dell'11 agosto 1930, purchè, se appartenenti a classe già chiamata alle armi, non abbiano ancora prestato servizio militare per ragioni di studi e per altri legali motivi. Il titolo di studio minimo richiesto è il passaggio all'ultima classe di una scuola media di grado superiore ottenuto in una R. Scuola.

La ferma è di 18 mesi dal giorno dell'invio al corso di pilotaggio dopo un corso preparatorio di due mesi. Al termine della ferma gli ammessi al corso che avranno conseguito la nomina a sottotenente saranno congedati con un premio di L. 4000.

Le domande in carta legale da lire 5, corredate dei documenti di rito debitamente legalizzati, debbono essere inoltrate non oltre il 10 novembre 1930 al Ministero dell'Aeronautica, Direzione Generale del Personale Militare e delle Scuole, Divisione II, Roma.

Aeroporti aperti al traffico aereo civile.

Con decreto del Ministero dell'Aeronautica sono stati aperti al traffico aereo civile:

1° tutti gli aeroporti doganali del Regno e Colonie e cioè:

A) per l'atterraggio degli aeroplani, nel Regno: Torino (Mirafiori), Milano (Taliedo), Trento (Gardolo), Udine (Campoformido), Venezia (S. Nicolò del Lido), Loreto, Brindisi (S. Vito dei Normanni), Roma (Littorio), Napoli (Capodimonte), Pisa (S. Giusto), Catania, Cagliari (Monserrato). Nelle Colonie: Tripoli (Mellaha), Bengasi, Tobruk, Massaua, Mogadiscio (Omar Ger Geb);

B) per l'ammaraggio degli idrovolanti nel Regno: Genova Porto, Marina di Pisa, Ostia (Roma), Napoli Porto, Ancona, Venezia (S. Andrea), Portorose (Istria), Zara, Palermo Porto, Siracusa Porto, Cagliari (Elmas), Terranova Pausania. Nelle Colonie: Tripoli Porto, Bengasi, Tobruk Porto, Massaua Porto;

C) aeroporti per l'atterraggio dei dirigibili: Ferrara, Ciampino Nord (Roma), Augusta.

2° I seguenti aeroporti non doganali del Regno e Colonie, e cioè:

A) per l'atterraggio degli aeroplani, nel Regno: Aviano, Boscomantico, Bologna, Cascina Costa, Cerveteri, Ferrara, Foggia, Iesi, Padova, Pavullo, Ponte S. Pietro, Sarzana, Vizzola Ticino. Nelle Colonie: Sirte;

B) per l'ammaraggio degli idrovolanti, nel Regno: Finalmarina, Passignano, Pavia (Sisa), S. Remo, Sapri, Schiranna, Sesto Calende, Torino (Sisa), Trieste (Sisa).

Il Giro Aereo d'Italia...

Con grandissimo successo ha avuto svolgimento negli ultimi giorni dell'agosto scorso il *Giro Aereo d'Italia* in quattro tappe; e si è chiuso con una superba affermazione dell'ala italiana, per merito del Col. Sacchi, vincitore assoluto e brillantissimo pilota, e per merito degli altri valorosi, quali Donati, Lombardi, Fougier, Martelli, Robbiano ed i molti che hanno posto tutta la loro bravura ed il loro impegno nella emozionante e difficile gara.

Il « giro » ha provato una volta di più la valentia eccezionale dei nostri piloti, sopra un percorso dei più complicati ed impervî e che può ben ritenersi classico in fatto di esame severo di uomini e di macchine.

Il Giro d'Italia inoltre, se ha mirabilmente servito al progresso tecnico dell'aviazione, ha, in più, raggiunto lo scopo che S. E. il Ministro Balbo si era prefisso: quello cioè di interessare vivamente la folla degli Italiani all'aviazione

turistica donando ad essi una più ampia comprensione delle possibilità future dell'aviazione, tanto nei civili servizi di pace, quanto nell'eventualità di una guerra.

I generosi concorrenti al Giro d'Italia hanno certamente sentito intorno a sè una atmosfera di vero e commovente entusiasmo nel corso delle loro nobili fatiche durante tutto lo svolgimento della gara. E questo fervore, è stato e sarà doppiamente utile, perchè ha deciso molti Comuni ad affrettare la sistemazione di campi di atterraggio, sì da offrire in un prossimo avvenire una più larga possibilità all'aviazione civile e militare.

... e altre affermazioni italiane.

Mentre andiamo in macchina giungono intanto gli echi della *Crociera aviatoria italiana nei Balcani*. A Budapest, a Bucarest, dovunque le nostre ali sono passate a solcare il cielo, hanno riscosso il più vivo plauso, la più calorosa e meritata ammirazione. Ne riparleremo più ampiamente.

Dati statistici sullo sviluppo dell'aviazione civile nel 1° semestre 1930.

I risultati complessivi del movimento e del traffico avutosi sulle linee aeree civili italiane nel 1° semestre 1930, dimostrano un notevole aumento in confronto ai risultati del 1° semestre dell'anno 1929.

Le linee esercite nel 1930 per una lunghezza chilometrica complessiva di chilometri 13.304, sono state le seguenti:

1 – Portorose-Trieste-Genova (dal 15 aprile). Servizio giornaliero.
2 – Pavia-Torino (dal 15 aprile). Servizio giornaliero.
3 – Portorose-Trieste-Zara-Ancona (dal 1° gennaio). Servizio giornaliero.
4 – Portorose-Trieste-Fiume-Zara (dal 1° gennaio). Servizio trisettimanale.
5 – Portorose-Trieste-Fiume-Venezia (dal 15 aprile). Servizio trisettimanale.
6 – Roma-Genova (dal 1° gennaio). Servizio giornaliero.
7 – Roma-Napoli-Palermo (dal 1° gennaio). Servizio giornaliero.
8 – Roma-Genova-Marsiglia-Barcellona (dal 1° gennaio). Servizio trisettimanale.
9 – Roma-Napoli-Siracusa-Tripoli (dal 1° gennaio). Servizio trisettimanale.
10 – Brindisi-Atene-Costantinopoli (dal 1° gennaio). Servizio bisettimanale.
11 – Atene-Rodi (dal 1° marzo). Servizio settimanale.
12 – Roma-Venezia (dal 1° gennaio). Servizio giornaliero.
13 – Venezia-Vienna (dal 1° gennaio). Servizio giornaliero.
14 – Venezia-Ancona-Bari-Brindisi (dal 1° gennaio). Servizio trisettimanale.
15 – Venezia-Trento (dal 15 maggio). Servizio giornaliero.
16 – Roma-Cagliari-Tunisi (dal 1° gennaio). Servizio giornaliero.
17 – Roma-Tunisi (dal 1° gennaio). Servizio bisettimanale.
18 – Roma-Palermo-Tunisi (dal 1° gennaio). Servizio bisettimanale.
19 – Brindisi-Valona (dal 1° gennaio). Servizio trisettimanale.
20 – Roma-Milano (dal 1° gennaio). Servizio bigiornaliero.
21 – Milano - Trento - Bolzano - Innsbruck - Monaco (dal 1° gennaio). Servizio trisettimanale.
22 – Milano-Torino (dal 1° gennaio). Servizio giornaliero.
23 – Rete aerea albanese (dal 1° gennaio). Servizio trisettimanale.

La rete aerea ha subito nel 1° semestre 1930 un notevole sviluppo: la grande linea transpadana unisce Venezia con Milano e Genova; il periplo adriatico è stato arricchito di una nuova linea; Brindisi è stata allacciata con le isole italiane dell'Egeo (Atene-Rodi); Venezia ha un servizio diretto con Monaco (Venezia-Trento); Roma è unita con Milano con un servizio bigiornaliero in ambo le direzioni.

TRAFFICO COMPLESSIVO DELLA RETE.

	1° semestre		Differenze in più
	1929	1930	
Km. volati	1.285.616	1.978.815	693.199
Ore di volo	8.397	11.853	3.456
Passeggieri effettivi	10.141	16.625	6.484
Posta e giornali kg.	16.197	21.490	5.293
Bagagli ...... »	131.103	210.006	78.903
Merci .... »	59.625	74.288	14.663

Nessun incidente. E' da ricordare che in cinque anni di esercizio un solo incidente con conseguenze mortali per i passeggeri si è verificato nell'intera rete aerea italiana.

La regolarità dei servizi riguardo ai viaggi-linea nel semestre è stata del 94 per cento in confronto del 91 per cento nel 1929; nei riguardi dei viaggi-tappa è stata del 99 per cento in confronto del 98 per cento nel 1929.

La frequenza dei servizi è stata del 93 per cento con 2667 viaggi effettuati.

Aeroplano da turismo ed automobile.

Nel fascicolo del luglio, corrente anno, fu pubblicato un prospetto comparativo fra i consumi di un velivolo da turismo e di una automobile di tipo normale da turismo.

La seguente tabella dà i consumi fra il velivolo Fiat A. S. 1 impiegato dall'asso Francis Lombardi per il volo Vercelli-Tokio ed una automobile Fiat 525, supponendo che questa possa effettuare il collegamento Italia-Giappone con lo stesso chilometraggio percorso dall'aereo:

		Fiat A. S. 1	Fiat 525
Km. di percorso	km.	11.600	11.600
Consumo benzina aereo.........	kg.	1.700	—
Consumo benzina auto	kg.	—	2.204
Costo benzina avio L. 342 al quintale			
Costo benzina auto L. 282 al quintale			
Spesa complessiva con aereo ...	L.	5.814	—
Spesa complessiva con auto	L.	—	6.215

E' evidente però che l'automobile dovendo seguire le strade ordinarie dovrebbe percorrere una distanza di almeno 16.000 chilometri.

Servizio aviatorio tra Olanda e Australia.

La Compagnia di traffico aereo delle Indie orientali olandesi inizierà nel prossimo ottobre un servizio regolare tra Soerabaia, Darwin, Brisbane e Sydney, con Fokker trimotori, capaci di trasportare ciascuno una tonnellata di posta e dodici passeggeri.

Il servizio Olanda-Giava sarà ripreso in settembre; in tal modo l'Australia sarà a 13 giorni di distanza dall'Olanda.

Dirigibili ed aeroplani.

Nel fascicolo del mese di giugno fu sommariamente descritto un progetto di dirigibile porta-aeroplani. L'idea di utilizzare la nave aerea come appoggio di velivoli non è stata abbandonata e riuscitissimi esperimenti sono stati compiuti negli Stati Uniti d'America col dirigibile militare «Los Angeles», il quale era stato munito di una struttura a traliccio prolungantesi al disotto della carena dell'aeronave. Tale struttura sosteneva inferiormente una barra orizzontale. L'aeroplano destinato agli esperimenti era un velivolo «Vought U.O.1» da esplorazione, della Marina, munito sull'ala superiore di una struttura di duralluminio la quale assorbiva uniformemente tutto il peso dell'apparecchio quando questo era agganciato all'aeronave. La soprastruttura portava un gancio flessibile controllato da una grande molla di sicurezza.

Portando le due aeromobili presso a poco alla stessa velocità fu possibile sempre effettuare le manovre di aggancio e di sgancio del velivolo col dirigibile.

L'aeroplano contro la malaria.

Assai notevole nella lotta contro la malaria iniziata dal Regime è il contributo dell'aviazione.

Indipendentemente dalla bonifica integrale e dalle piccole bonifiche, in tutte le raccolte di acqua si è compiuta un'efficace azione contro le larve delle anofele col petrolio e col «verde di Parigi». Per quest'ultimo mezzo si è ricorso anche all'aeroplano. Infatti l'applicazione di uno speciale dispositivo (Gorini) ha dato ottimi risultati per cospargere su vaste zone la polvere velenosa, che si deposita con rapidità e regolarità grandissima sull'acqua e sulle località non facilmente accessibili all'uomo.

Le ali della Patria.

Due squadriglie di idrovolanti da bombardamento partite nella notte del 13 agosto alle ore 0,25 da Orbetello, arrivarono alle ore 7 a Tripoli. Dopo una sosta di quattro ore, ripartirono alle 11,10 e rientrarono alla base di partenza alle 17,30.

In diciassette ore e mezza — compresa la sosta di quattro ore — le due squadriglie hanno compiuto, navigando in formazione, un volo di duemila chilometri. I navigatori d'Italia così temprano l'animo: nell'audacia e nel silenzio.

Pubblicità aerea.

Un nuovo sistema per la pubblicità aerea è stato ideato dall'asso degli assi tedesco Udet. Il sistema consiste in grandi superfici di stoffa le quali possono venire rimorchiate in aria a mezzo di un cavo che può essere, a volontà, mollato o ricuperato. Il cavo è caricato di un peso alla sua estremità inferiore. Nel discendere dall'aeroplano le superficie di stoffa si piegano in virtù del vento che le mantiene tese, in modo che si possono leggere le iscrizioni apposte sulle loro due facce.

Questa *réclame* è indipendente dal tempo, dalla chiarezza o dalla oscurità, poichè le iscrizioni possono essere rivestite di una sostanza luminosa o fatte addirittura di questa sostanza in modo da essere visibili anche di notte. L'unica installazione occorrente è quella di un verricello che si può molto facilmente sistemare a bordo di qualsiasi aeroplano e che è di facile manovra.

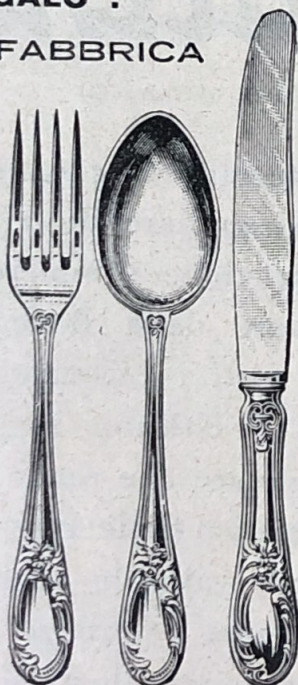
Alla partenza, cavo e pezzi di stoffa sono avvolti intorno al tamburo del verricello. Quando l'aeroplano ha raggiunto una certa altezza, la corda tirata dal peso si svolge, i pezzi di stoffa si liberano uno dopo l'altro e si spiegano al vento.

Dal suolo non si distinguono i pezzi di stoffa che sono trasparenti; si vedono solo le iscrizioni opache che sembrano fluttuare liberamente in aria. L'effetto è tanto più singolare in quanto l'aeroplano è separato da uno spazio considerevole dalle scritte pubblicitarie ch'esso reca nel cielo.

Il sistema è chiamato «Schleppschrift» (scritte rimorchiate).

Norme per la circolazione dei velivoli.

Il crescente sviluppo dell'aviazione impone ormai l'applicazione di norme che disciplinino la circolazione dei velivoli sui centri abitati. Non desta quindi meraviglia un recente ordine del Ministro dell'Aria inglese il quale ha prescritto — allo scopo di ridurre il pericolo di scontri fra i velivoli che volano dall'uno all'altro dei molti aeroporti di Londra, sorvolando la città, che gli aeroplani — come i veicoli terrestri — tengano la «destra».

Tali disposizioni ammettono, s'intende, la delimitazione di zone di volo, di partenza e d'atterraggio in modo che ogni pilota possa tenere esattamente la propria «mano» come su una grande arteria stradale.

Dati comparativi fra l'aviazione civile inglese e degli Stati Uniti d'America.

	Inghilterra		Stati Uniti d'A.	
Aeroporti municipali	5		450	
Aeroporti commerciali	25		490	
Aeroporti misti	11	47	285	1.455
Campi di fortuna	6		230	
Piloti professionisti	210	1.385	6.053	10.215
Piloti dilettanti	1.175		4.162	

Nel mondo che disarma.

La Repubblica dei Sovieti, ha deciso di organizzare la più grande flotta aerea del mondo. L'idea è della Osoaviachim, gigantesca associazione per lo sviluppo dell'aeronautica, che conta già più di 2.000.000 di membri. Essa vuole creare in Russia 5000 centri di aviazione.

Ogni settimana si collocano biglietti per la lotteria domenicale che aiuta a procurare fondi per la riuscita dell'ambizioso programma. Nelle officine gli operai dànno una percentuale del loro salario a beneficio dell'aviazione.

L'Osoaviachim è riuscita ad ottenere questo incredibile risultato presso popolazioni che sembrano assolutamente estranee ai moderni problemi. Secondo il suo piano quinquennale, questa società dovrebbe contare tredici milioni di membri nel 1932, di cui l'effettivo comprenderebbe il 39 per cento di lavoratori, il 35 per cento di contadini, mentre l'armata dovrebbe fornire 420.000 aderenti.

L'Inghilterra intanto ha messo in servizio, presso il Bombing Squadron N. 33, i più veloci apparecchi da bombardamento del mondo: i modernissimi aeroplani « Hawker Hart ».

L'« Hawker Hart » è un biposto munito di motore Rolls-Royce da 500 cav., esso ha una velocità di oltre 300 km. all'ora alla quota di 3000 metri ed è capace di salire a tale quota in soli 7 minuti e mezzo.

L'aviazione commerciale britannica nel 1929 e nel 1930.

Le linee, nel 1929, si sono così ripartite: Gran Bretagna 8000 chilometri, Canadà 10.500, Australia 8500, Africa del Sud 2400, India 1150.

I viaggi aerei a lunga distanza compiuti sulle linee britanniche, comprese quelle della Imperial Airways, sono stati complessivamente 6923 con un percorso totale di 1.396.000 miglia.

I passeggeri trasportati sono stati 29.312; i bagagli 839,7 tonnellate e la posta 99,2 tonnellate. A questa attività si deve aggiungere quella di più brevi ed occasionali voli per un totale complessivo di 53.825 viaggi con un percorso di 328 mila miglia ed un trasporto di 123.579 passeggeri.

La lunghezza complessiva delle linee aeree dell'Impero britannico di carattere commerciale, raggiungerà entro il 1930 i 56 mila chilometri, contro 18 mila nel 1928 e 30 mila nel 1929.

Prima della fine del 1930 l'Imperial Airways porrà in servizio undici nuovi apparecchi, dei quali otto aeroplani e tre idrovolanti. Tra questi apparecchi ve ne saranno alcuni — i quali costituiranno il primo nucleo della «superflotta aerea» della Imperial Airways — capaci, ciascuno, di trasportare 40 passeggeri ad una velocità di 160 chilometri all'ora.

Servizio fra velivoli e ferrovie in Germania.

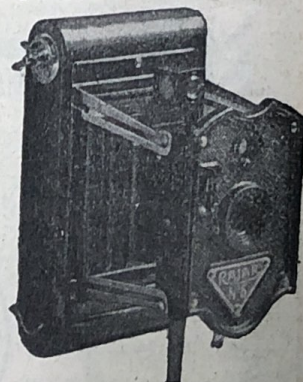
Un contratto concluso tra la Società delle Ferrovie tedesche e la Luft-Hansa, consente ai viaggiatori che non possono iniziare o proseguire un viaggio aereo, di servirsi della ferrovia senza pagamenti supplementari. L'autorizzazione ad effettuare tali passaggi risulta da una annotazione stampata sui biglietti di volo rilasciata dalla Luft-Hansa, annotazione dalla quale risulta che il biglietto stesso può essere cambiato con un biglietto ferroviario di 1ª classe. In occasione della riunione della Società Internazionale di Traffico Aereo e della Camera di Commercio Internazionale si è esaminata l'opportunità di estendere simile agevolazione oltre i confini della Germania. Della questione si è occupata anche l'Unione Internazionale delle Ferrovie che, con ogni probabilità, ratificherà al più presto la proposta e renderà possibile, in tutte le stazioni ferroviarie d'Europa di cambiare un biglietto emesso da una delle compagnie aderenti alla Società Internazionale del Traffico Aereo con un biglietto di 1ª classe.

Il traffico aereo in Austria.

La favorevole situazione di Vienna quale centro internazionale aereo ha contribuito notevolmente allo sviluppo dell'aeronautica civile austriaca.

Fanno capo attualmente a Vienna linee aeree appartenenti a nove nazioni: Italia, Cecoslovacchia, Germania, Inghilterra, Francia, Jugoslavia, Polonia, Svizzera e Ungheria. Gli apparecchi austriaci volano giornalmente da Vienna a Berlino, Zurigo, Venezia. Belgrado. Nell'anno 1929 i soli velivoli commerciali austriaci trasportarono 6400 passeggeri, 120.000 kg. di merce con un percorso complessivo di km. 700.000. La regolarità media del traffico fu del 91 %, la percentuale della sicurezza del 100 %.

L'aviazione civile in Russia.

L'U.R.S.S. ha disposto che per il 1932 le linee aeree siano portate a 110.000 chilometri contro le 27.000 attuali.

Se potete scrivere potete DISEGNARE

Non avete mai provato un senso di poetica emozione dinnanzi a un bel paesaggio, di fronte a un pittoresco tramonto? E non avete in quel momento sentito il desiderio di poterne conservare il ricordo con un bozzetto? Ma purtroppo non sapevate disegnare!... Non avete mai provato il rincrescimento di non potervi procurare altro ricordo dei vostri viaggi di piacere, se non per mezzo della cartolina illustrata o tutt'al più della fotografia? Certamente in quel momento avrete pensato: « Se sapessi dipingere! » Non vi è mai capitato di posare lo sguardo su qualche tipo bizzarro, su qualche persona degna di special rilievo, su qualche gentile figurina, e di aver tosto pensato: « Oh! se potessi almeno fare uno schizzo... » Ma per voi questo è sempre stato un pio desiderio, una effimera chimera, poichè senza dubbio giudicate che il disegnare ed il dipingere siano cosa molto difficile, siano un privilegio di pochi fortunati. Disingannatevi; voi potrete invece molto facilmente apprendere a disegnare grazie ad un nuovo e originalissimo Metodo di insegnamento, assai curioso nella sua impostazione, ma semplicissimo nella sua applicazione.

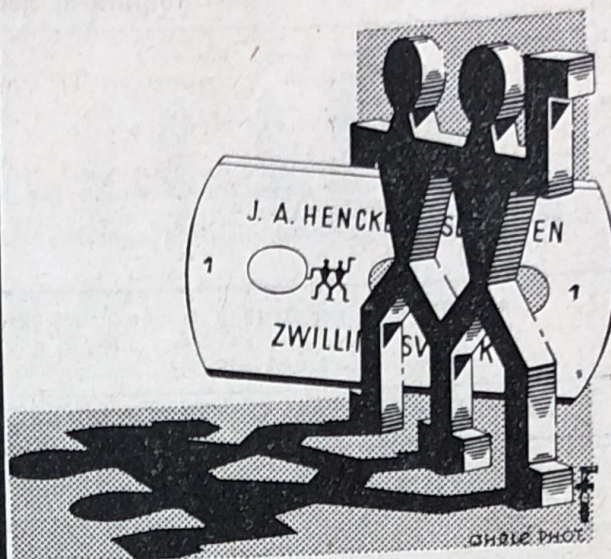
Caratteristico schizzo eseguito da una nostra allieva dopo sei mesi di corso A. B. C.

È questo il Metodo della Scuola A. B. C. di Disegno, che viene unicamente impartito per corrispondenza: per modo che chiunque, qualunque siano la sua età, le sue occupazioni, la sua residenza, può seguirlo con comodo e con sicuro profitto. Volete conoscere la chiave di questo Metodo? Volete sapere quali sono i noti ed apprezzati professionisti da noi incaricati di dirigere e guidare ogni singolo allievo? Volete sapere che cosa pensano dell'A. B. C. i nostri allievi? Chiedeteci oggi stesso il nostro Album illustrato: «Il Metodo razionale per imparare il Disegno», accompagnando la vostra richiesta con un francobollo da L. 0,50 per le spese di spedizione: l'interessante fascicolo vi sarà spedito gratuitamente. Indirizzate alla

Elegante e ben riuscito schizzo dal vero eseguito da un nostro allievo durante i corsi dell'A. B. C.

SCUOLA A. B. C. DI DISEGNO

Ufficio O. 10

TORINO — VIA LUDOVICA, 4 — TORINO

LAME DI SICUREZZA

MARCA **DUE GEMELLI**

della Casa

J. A. HENCKELS

SOLINGEN

Per l'uomo d'affari che non vuol perdere tempo!

Per l'uomo elegante che vuol presentarsi impeccabilmente rasato!

In vendita presso i più fini negozi di coltelleria

Negozio specializzato:

VALENTINO BROGINI - ROMA

CORSO UMBERTO, 169

Rappresentanza Generale per l'Italia:

ARGENTERIA WELLNER SOC. AN. ITAL.

FIRENZE

Anno XXXVI **N. 10**

Sommario del Fascicolo di Ottobre

Abbonamento per il 1930 (i due primi fascicoli essendo esauriti): L. 15,40 (Estero L. 30,40).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali*: L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi*: L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede*: L. 250,20 (Estero L. 350,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVI - N. 10	Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata Non si restituiscono manoscritti nè fotografie Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 721 alla 800, e del notiziario dalla pag. 465 alla 512.	Ottobre 1930 (Anno VIII)

PAESAGGI DELLA TOSCANA

LA VAL DI NIEVOLE

Se la Toscana sembra essere il riassunto più completo e più pittoresco dell'Italia, la Val di Nievole è certamente un riassunto della Toscana. Perciò il breve spazio racchiude una bellezza varia e armoniosa, palese agli spiriti semplici come ai raffinati.

La regione è un triangolo, che si incunea col vertice fra i poggi di Pistoia e di Lucca, e ritaglia la sua base parallelamente all'Arno, all'altezza del padule di Fucecchio. Ora, col passo dell'automobile, si fa presto ad attraversare il largo piano, entrando, per esempio da Serravalle, e uscendo da Altopascio; e presto si risale da Ponte Buggianese, che è vicino al padule, fino all'alto Castelvecchio, donde la bella strada mommianese ci riporta a Pistoia; ma la natura, facendo i conti con l'uomo che cammina a piedi, o tutt'al più con quelli del cavallo, ha sfoggiato i più diversi accorgimenti, per moltiplicare il senso delle distanze, e contenere un mondo in quei modesti confini.

Intanto, non vi inganni il nome Val di Nievole; cioè non vi faccia pensare al regolare bacino di un fiume, coi suoi affluenti a lisca di pesce, e i monti, o vicini o lontani, da due lati. La Nievole è un fiumicello che scende dai monti di Avaglio, solca il lato più orientale della regione, gira attorno a Montecatini, e non molto lontano da Monsummano si perde, a traverso diversi canali, nel padule di Fucecchio. Altri fiumi non ve ne sono, ma torrenti sì, e numerosi. Quasi all'estremo opposto della regione (cioè sul lato occidentale), e precisamente dal monte di Calamecca, nasce la Pescia maggiore o Pescia di Pescia, e nei monti fra le Pizzorne e Battifolle prende origine la Pescia minore o Pescia di Collodi; per alveo quasi parallelo, i due torrenti vanno al padule. Altri corsi minori (e corrono, s'intende, quando hanno acqua) sono la Borra, il Sàlzero, il rio di Montecarlo, la Sibolla... Di modo che la valle, cioè quel digradare e allargarsi del triangolo dal nodo montagnoso verso l'acquitrino e l'Ar-

no, è un labirinto di vallette, tutto giravolte, dislivelli e improvvisate.

Questa fantasiosa architettura si rivela, come nell'insieme, negli elementi. Le vallette implicano una grande quantità di poggi e di colline, tanto appariscenti quanto, nella realtà delle misure, modesti. Un colosso in una catena di colossi non fa poi una gran figura, a primo aspetto; bisogna aver modo di trovar punti di riferimento e far confronti. Invece qui gli scorci necessariamente arditi dànno risalto e animo a ogni altura. I poggi sopra a Pescia, per esempio, arrivano sì e no a sei e settecento metri; ma bisogna vedere che arie di alta montagna! Mentre anche le colline, come Montecatini alto che arriva a 290 m. e Montecarlo che si ferma a 162, ostentano un piglio serenamente dominatore.

Bisogna dire, poi, che poggi e valli, l'alto e il basso, sono tutti d'accordo nel prestarsi elementi di panorama, per gli effetti di una sempre nuova, meravigliosa scenografia. Salite su queste terrazze — a Colleviti sopra Pescia, a Buggiano, a Cozzile, a Monsummano alto, a paesi già rammentati o ad altri che rammenteremo — e sempre vedrete sventagliati intorno gli scenarî più diversi; se anche, con più attenta osservazione, arrivate a riconoscere gli elementi comuni, ripetuti, non importa; nuovo è sempre il punto di vista, nuovo questo particolare, nuova è la fusione nel quadro.

La decorazione largamente offerta dalla natura aiuta questo senso di inesauribile varietà, e quindi di ariosa vastità. Su in alto ancora verdeggiano i bei castagneti, che si insinuano negli stretti attacchi delle valli, come a meglio tracciare, e al tempo stesso addolcire, le linee essenziali. Poi, sotto a quel verde largo dei castagni, e le frappe più rigide e scure di querce e di lecci, vengono le distese argentee degli oliveti, antichi oliveti che già Montaigne ammirò. Le vigne festonano le terrazze, e i gelsi si sollevano sul mareggiare del frumento; i campi dei colli più bassi sembrano tappeti, ove nemmeno una zolla è scoperta; e già siamo ai pingui piani del granturco e della saggina, folla di alte foglie chiare, nutrite dalla terra grassa ancor un secolo addietro sommersa nell'acqua ferma — siamo alle cannucce del padule, pallide e marezzate di macchie brune. Qui e là tremano i pioppi bigi, e si appuntano al cielo neri i cipressi.

Questa varietà conserva, tuttavia, come sua anima una nota costante: ed è la grazia, una eleganza intima, sobria e sorridente. La grazia non si perde nemmeno fra i poggi, ove le apparenze dell'alta montagna non hanno niente di sublime o di drammatico; nemmeno presso l'acqua del padule, che, coi suoi tòni verdi e bigi, col tremulo incresparsi e rilucere al sole, non è morta, ma soltanto placidamente addormentata.

***

(*fot. Alinari*)

PESCIA - VEDUTA DEL FIUME PESCIA.

Gli uomini si sono accordati — forse senza saperlo — alla natura. Nei tempi antichi, in media dal X secolo, su ogni altura costruirono un castello; cioè una ròcca, una pieve, le case. Tracciarono anche le strade da castello a castello, il più delle volte senza scendere al piano, dove stagnava la malaria e camminavano masnadieri o nemici; quelle strade andavano diritte a scavalcare le gobbe dei poggi, tutte irte di pietre

incassate, perchè cavalli, muli e somari vi potessero fermare il piede, senza ruote da trascinarsi dietro, ben sì intende. Anche certi nodi stradali del piano ebbero il castello, destinato a diventar cittadina o paese, come Pescia e Altopascio.

E oggi, pur dopo tanti secoli, le torri scheletrite si guardano da colle a colle, e i campanili delle chiese rinnovano i perpetui richiami: c'è ancora appunto nella torre di Altopascio una campana trecentesca, la « smarrita », che anticamente suonava durante un'ora intera, dopo l'imbrunire, per richiamare chi si fosse sperduto nei malsicuri boschi delle Cerbaie.

IL TORRENTE NIEVOLE E SERRAVALLE.

Le case costruite attorno alle ròcche sono di pietra e guardano il sole; grandi, di solito, ben piantate, alte tre piani dalla parte ove la valle strapiomba; così, se la collina sembra un monte, il borgo pare un paese. Tutta la valle ostenta questa ricchezza di aerei paesi.

Gente amante di dolci riposi costruì le ville; o monumentali o patriarcali; squadrate e serene sempre, alla maniera toscana; col paretaio o l'uccelliera nello spiazzato prossimo, e il boschetto di lecci sul quale spicca il chiaro volo dei colombi domestici.

Poi le case traboccarono verso il piano. Molti di quei borghi videro sorgere ai loro piedi un assai più grosso paese. Giù nel piano, da Pieve a Nievole fino a Pescia e più oltre, fino a Lucca, le case quasi non s'interrompono: tutte chiare, spesso ombrate da begli alberi, ingentilite da giardini; senza quell'aria annoiata o attonita che tanto spesso prendono le case lungo le strade maestre; allegre, anzi, come se dalle loro finestre potessero pendere soltanto tralci di garofani e slanciarsi frulli di stornelli.

Pescia è la « capitale » della Val di Nievole. Ha una piazza grande che appare immensa, armoniosa e riposata. La cittadina è ricca di industrie, e in quella piazza si fanno mercati grossi; ma proprio lì si intende benissimo che si può anche lavorar molto con un certo garbo.

Eppure, sembra che al tempo delle torri un disaccordo vi sia stato fra la terra e gli uomini.

(*fot. Alinari*)
PESCIA - CAMPANILE DELLA CATTEDRALE.

La regione, posta tra Firenze e Lucca, con tanti naturali baluardi, fu campo di manovra per guerre o guerriglie interminabili; basti dire che vi menaron le mani capitani insigni come Uguccione della Faggiuola e Castruccio Castracane, e vi passò il Ferruccio, nell'agosto del 1530, quando da San Miniato moveva a tentare il salvamento di Firenze, e venne fermato dall'imboscata di Gavinana.

Ma a ripensarci, tutto quell'armeggiare conferma quanto prima abbiamo osservato; cioè ci fa intendere che ai nostri irrequieti antenati quella valle di cento valli dovette sembrare straordinariamente grande e diversa — se non proprio squisita di naturale eleganza — perchè certo allora era assai più barbuta di foreste, ed essi, probabilmente, poco di tali eleganze si occuparono.

***

D'altra parte, fin nei secoli di ferro l'arte dette gentilezza alle opere degli uomini: accanto alle ròcche sorsero le pievi. Quei poggi apriron cave di materiali pregiati: bella pietra serena, aspro macigno e chiaro travertino. I maestri lucchesi dettero gli architetti, gli scalpellini, i muratori. Su ogni vetta queste chiese, nate con la compatta rudezza di un fortilizio, ebbero una loro grazia disinvolta nelle ben curve absidi, negli archetti e le colonnine, nei rosoni e le mensole, nella fioritura dei portali. Più tardi, i restauri molto distrussero o guastarono; ma tuttora chi si aggira fra quei colli spesso scorge l'aria tersa incorniciata dalle bifore e dalle trifore dei vecchi campanili, e arriva poi su un sagrato silente, dinanzi a una facciata che tra le antiche pietre ferrigne e qualche falda di turpe intonaco conserva e rivela un sorriso lontano.

Una delle chiese più vetuste, nella valle, è quella di Massa Santa Maria, di cui si ha notizia fino in documenti del 976; nel Dugento era pieve battesimale, e contava sotto la sua giurisdizione undici chiese e luoghi pii. Imponente è la pieve dell'alpestre Castelvecchio, che sorge isolata, un po' fuori del paese, e ha dinanzi una bellissima vista sulla valle: basilica solitaria, vigilata da una forte torre, tanto grande da accogliere una folla in preghiera. Nella pianura, la chiesa più bella è il santuario di Monsummano, primo edificio del paese sorto in tempi recenti, a piè dell'erto colle sul quale per tanti secoli aveva dominato il paese vecchio. Alla radice di quel poggio, verso la fine del Cinquecento, sorgeva un isolato tabernacolo ove si venerava una miracolosa immagine della Vergine; durante la tremenda siccità del 1602, un miracolo nuovo fece all'improvviso scaturire lì presso una fonte, e allora il popolo riconoscente decretò di alzare un tempio al posto del tabernacolo. I lavori incominciarono in quell'anno medesimo, e la prima pietra fu collocata il 30 Dicembre, alla presenza di Ferdinando I de' Medici, della serenissima sua consorte Cristina, e del principe ereditario Cosimo, che in quel tempo si trovavano a Montecatini. L'architettura esterna, tanto tenace era la luce del Rinascimento in Toscana, non risentì nulla dell'incipiente barocco; il più vago ornamento fu dato da uno snello portico, con colonne di pietra e archi a pieno centro, che cinge su tre lati il tem-

MONSUMMANO ALTO.

pio, e reca nelle lunette interne quattordici stupendi affreschi di Giovanni da San Giovanni.

Poco prima ho rammentato le ville. Quasi tutte furono costruite su ridenti ripiani, più in basso delle pievi, talvolta con fasto e grandiosità. Famosa è la Villa di Collodi — che il marchese Romano Garzoni fece costruire verso la metà del Seicento — specialmente per il suo giardino, tracciato con la macchinosa scenografia, del tempo, e arricchito da sorprendenti giuochi d'acqua. Il poeta lucchese Francesco Sbarra dedicò una ode alle *Pompe di Collodi*, nel 1625, e con versi scorrevoli celebrò appunto quelle

Acque che da racchiusi angusti lochi
di sotterranee carceri segrete
sprigionate a la luce escono liete
a festeggiar con mille scherzi e giochi.

Ma nonostante tutte le celebrazioni, a questa di Collodi preferisco la villa Bellavista, sorta qualche decennio dopo, fra Borgo a Buggiano e Ponte Buggianese. La fece costruire Francesco Feroni, in mezzo a una vasta tenuta che nel 1672 aveva acquistato da Cosimo II, con titoli e diritti di marchesato. La vecchia villa medicea fu ridotta a fattoria, e il nuovo grande edifizio si alzò al

(*fot. Alinari*)

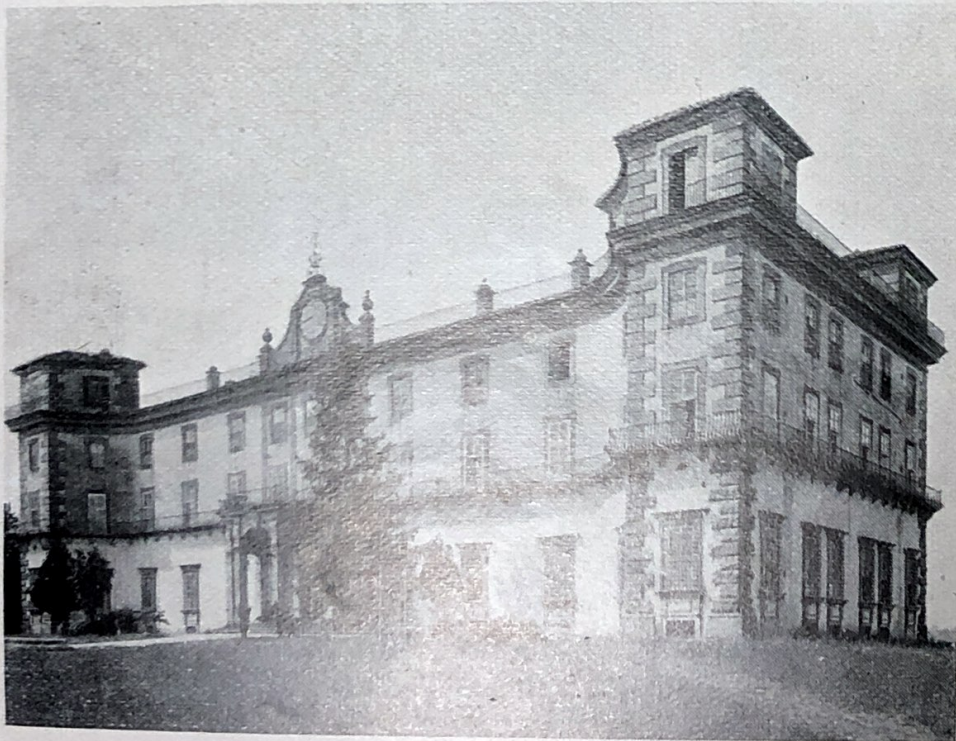
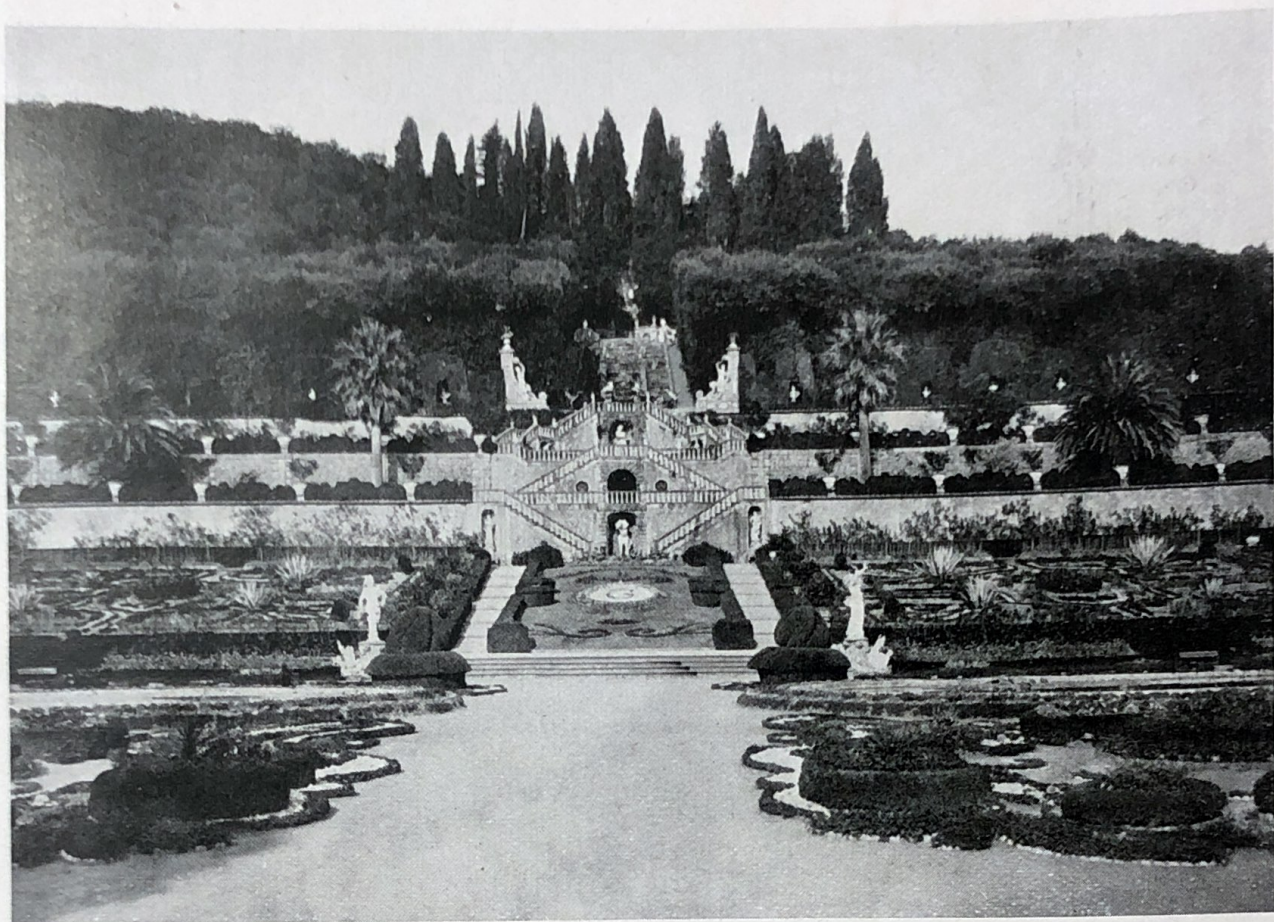
MONSUMMANO BASSO - PIAZZA GIUSEPPE GIUSTI CON LA STATUA DEL POETA E LA CHIESA DELLA MADONNA DELLA FONTE.

sommo della piccola altura, a spaziare con apertissime viste su tutta la Val di Nievole: esempio tipico di quei grandi effetti tanto superiori alla realtà delle misure, che dapprima abbiamo rammentato come peculiari di questa regione. L'architettura del gran palazzo fu di Antonio Ferri; nobilissima nella mossa semplicità delle linee, adorna di magnifici lavori in pietrame e ferri battuti; quattro padiglioni fiancheggiano gli angoli; una vaga cappella dalla rotonda cupola sorge lì presso. E il più singolare ornamento viene al palazzo dallo sterminato numero di finestre: tutte quelle aperture sembrano affermare la gioia degli occhi, chè hanno dinanzi, dal lato della facciata, il prato, la vasca un gran piazzale guardato da statue biancheggianti, e più oltre — su tutti i lati — i più tersi giocondi e teneri scenarî. La villa conobbe tempi di fasto inaudito, e poi entrò in una precoce decadenza. Verso la fine del secolo XVIII, il marchese Ubaldo Feroni concepì l'audace e grandioso progetto di prosciugare tutto il padule di Fucecchio; e nei preparativi dell'impresa, che avrebbe dovuto dare favolose ricchezze, esaurì il suo ingente patrimonio. Il solo palazzo rimase, invenduto, agli eredi, mentre la bella tenuta di quarantacinque grandi e fertili poderi andò smembrata. In seguito la villa diventò proprietà del barone Kanzler — il comandante delle forze pontificie nel '70 — e continuò a decadere in un forzato abbandono. Oggi una silenziosa malinconia fascia la gran mole di pietra; le innumerevoli finestre guardano rabbuiate i panorami ancora sereni. Un privato per possedere senza rovinoso aggravio quell'edifizio, dovrebbe essere un miliardario; e invece, quale sede maestosa e incantevole per un Istituto di studî — ad esempio — un pensionato di artisti, di scienziati, che un ente o lo Stato volesse promuovere!

Altre ville, anche senza particolari bellezze artistiche, si fanno notare per l'amenità della posizione e il pregio dei ricordi. Ad esempio, Valchiusa che fu a lungo abitata dallo storico ginevrino Sismondi — suo proprietario — ed ebbe l'onore di una visita di Garibaldi. Tutto questo è rammentato da un'iscrizione posta al cancello della villa.

GIUSEPPE GARIBALDI
PREPARANDO LA SPEDIZIONE DELL'AGRO ROMANO
CHE CON LA GLORIOSA SCONFITTA DI MENTANA
ADDITÒ AGLI ITALIANI LA VIA DI ROMA
IL DÌ 8 LUGLIO 1867
VISITAVA QUESTA VILLA
OVE
GIOVAN CARLO LEONARDO SISMONDI
SCRISSE LA STORIA DELLE REPUBBLICHE ITALIANE
A RICORDARE IL FAUSTO AVVENIMENTO
PIETRO DESIDERI
P. Q. M.

La villa — che ancora custodisce autografi, libri e corrispondenza dell'illustre storico — venne dallo stesso Sismondi descritta; e questa fresca pagina si rilegge con interessamento, poichè, oltre Valchiusa, sembra rievocare tante altre di queste ville che gentili si affacciano tra il verde, a tante viste spiegate intorno:

« Sul declivio della collina è fabbricata la umile casa del proprietario; al di sopra di questa i boschi d'olivi si distendono e si prolungano fino alle tre groppe che alzandosi l'una sull'altra vanno a formare la sommità della montagna, e sulle quali l'occhio meravigliato distingue un grande villaggio e

VILLA BELLAVISTA.

UNO SCENOGRAFICO ASPETTO DEL GIARDINO COLLODI.

parecchi campanili: al di sotto la verzura è più allegra; ogni campicello è circondato da eleganti prode di vigne ed ombreggiato da alberi fruttiferi: due lunghe pergole coprono le rèdole che percorrono questo bacino, e una sorgente di acqua viva che riapparisce in parecchi luoghi fa zampillare tre o quattro fontane perenni. Subito dinanzi alla casa, tre terrazze si abbassano le une sotto alle altre e numerose piante di limoni si mescolano agli arboscelli e ai fiori delle aiuole, che il giaggiolo adorna con le sue foglie eleganti e l'acacia del Nilo imbalsama col profumo dei fiori. Dai folti verzieri di queste terrazze l'occhio discopre il principio della pianura, i ridenti giardini di Pescia, la sua porta che s'innalza a guisa d'arco trionfale, i suoi campanili, il suo Duomo e i suoi conventi che si disegnano sul verde della opposta montagna: e ancora si ammira la grossa borgata di Uzzano che distendendosi sopra un rapido colle sembra adagiarsi al disopra della città, i boschi di castagni che la circondano, la vecchia torre che la domina, e lo spettacolo sempre ridente, sempre fecondo dell'agricoltura toscana ».

⁂

Per quanto un tempo Villabasilica — un borgo presso a Collodi — abbia fornito spade eccellenti a tutta Italia, in ogni tempo quella pacifica agricoltura ammirata dal Sismondi fu gloria della regione.

Oggi pochi paesi del mondo, come questo, possono rivelare un senso di così viva dimestichezza fra la terra e l'uomo; ma l'idillio fu preceduto da lunga e faticosa lotta. In alto, oliveti e vigne dovettero farsi largo tra le querce abbattute e i massi estirpati; in basso si dovette — e fu più tardi — cacciare e contenere l'acqua invadente con canali, argini, colmate. Oggi il sole benedice tutta quella fatica, e saluta tutta quella grazia di Dio. Gli olii della regione sono i più fini del mondo, e i vini tra i più giocondi. Antica fama hanno le vigne di Montecarlo e di tutti i colli pesciatini; tanto che il Redi potè far dire a Bacco, nel suo ditirambo:

> Io di Pescia il Buriano,
> il Trebbiano, il Colombano
> mi tracanno a piena mano;
> egli è il vero oro potabile

BUGGIANO.

che mandar suole in esilio
ogni male inrimediabile;
egli è d'Elena il nepente
che fa star il mondo allegro,
dai pensieri
foschi e neri
sempre sciolto e sempre esente....

Ma se l'agricoltura è la tradizionale e magnifica risorsa della regione, nemmeno mancano le industrie, a cominciare da quella della carta. I corsi d'acqua frequenti hanno permesso l'impianto di numerose cartiere, specialmente sopra a Pescia; e ancora chi passa per le vie montanine scorge i grandi pacchi dei fogli gialli messi ad asciugare negli aerati e aperti magazzini all'ombra dei castagni; perchè la produzione si è « specializzata » nella carta da pacchi, e proprio un pesciatino, il cav. Gesualdo Franchi, inventò l'uso della paglia per quella fabbricazione.

Frequenti sono anche le filande, le conce di pelli, le fornaci; e fino a poco tempo fa — cioè fino al prevalere di mezzi meccanici — si avevano nella regione i maestri del vetro, custodi gelosi di antichi segreti.

Un'industria moderna, sebbene discesa da propaggini lontane, e ora, come entità, su ogni altra prevalente, è quella termale. Tutti sanno che in Val di Nievole son le Terme di Montecatini; lo sanno anche i forestieri che vengono a queste fonti salutari dai paesi più remoti, non pur d'Europa, ma delle Americhe. Montecatini alto, sul suo colle lunato, si affaccia ormai silenzioso dalle mura medioevali, e vede, nata e rapidamente cresciuta ai suoi piedi, una città termale, tutta verde di parchi, fiorita di giardini, affollata per cinque mesi dell'anno.

Eppure, poco più di un secolo addietro il fondo della valle era aduggiato da acque stagnanti e infesto per la malaria. Pietro Leopoldo, aiutato dagli studi e dall'opera di Giovanni Targioni e dell'abate Guido Grandi, seppe redimere la terra, con grandiosi lavori di incanalamento, e spese, per quel tempo, ingentissime. Le sorgenti, salutifere ai mali dello stomaco, dell'intestino e del fegato, furono di nuovo frequentate (pare che le avessero conosciute anche i Romani), e il Granduca fondò i primi stabilimenti non senza grazie di architettura. I visitatori crebbero di anno in anno, e nacque un paese. Ma lo sviluppo prodigioso della città nuova è di questi ultimi lustri, dovuto a uomini di alacre ingegno, di fervida volontà, di gusto genialissimo, come il comm. Schweiger, l'avv. Celestino Mancini e l'architetto Giovannozzi. Il genio della vecchia razza etrusca, ancor radicato a quella terra, ha

(*fot. Alinari*)

UN SUGGESTIVO PANORAMA DEI DINTORNI DI MONTECATINI.

protetto la nuova stazione termale da tutti i possibili obbrobrî dello stile « kursalesco »; gli stabilimenti interamente nuovi, gli alberghi, le ville, gli edifizî pubblici, il tracciato delle strade e dei viali, e giù giù fino ai particolari — tutto ha l'impronta di una chiara sobrietà toscana, che sa nascondere la sua forza nell'eleganza. Circa duecentocinquantamila ospiti passano ogni anno dalle terme di Montecatini; e si può dire senza alcuna jattanza che questa stazione è ora la prima del mondo.

I poggi ridenti custodiscono così nel loro seno enormi riserve di sali, di fresche e calde acque ricche di doti rare come la radioattività, e nascondono misteri di officine chimiche in chiuse caverne. Talvolta l'uomo ha potuto penetrare anche in quei recessi; così, presso a Monsummano, nella Grotta Giusti, pittoresca foresta di stalattiti calcaree, che ha nel fondo un nero e fumante lago.

⁂

La popolazione della Val di Nievole, che è una delle più dense d'Europa, somiglia la sua terra. Varia dal monte al piano, ha un fondamento di carattere mite, ma all'occorrenza risentito, un ingegno aperto e spesso arguto, un desiderio di migliorar la propria vita, non tanto per il benessere materiale, quanto per il gusto della proprietà e del decoro. Molti, come i Lucchesi, emigrano, o almeno emigravano; col patto giurato, s'intende, di tornare, costruire una casa con la bottega, o comprare un poderetto; gli « americani » sono assai numerosi, e lo dicono perfino certe insegne, lungo la strada maestra, — come *Caffè Washington* o *Trattoria del Venezuela* — che possono sorprendere chi non ne conosca l'origine.

Da questa razza sana e alacre son venuti su in ogni tempo virgulti più alti, e hanno dato fiori e frutti alla letteratura, all'erudizione, alle arti, alle scienze. Coluccio Salutati — uno dei primi umanisti, che nel 1375 fu cancelliere del Comune fiorentino ed ebbe poi splendida tomba in Santa Croce — nacque a Stignano, un castello poco sopra Borgo a Buggiano. E di Villabasilica fu l'altro umanista Jacopo Ammannati, noto col nome di Cardinale papiense, amicissimo di Enea Silvio Piccolomini. Dal matrimonio fra la pesciatina Giulia di Cosimo Ammannati e il fiorentino Vincenzo Galilei nacque il sommo Galileo — pisano, perchè battezzato a Pisa, ma così anche un po' valdinievolino. Lo storico e soldato Lazzaro Papi fu di Pontito, un

COZZILE - IL CASTELLO ALLATO DELLA TORRE.

borgo montanino. Il gran letterato Giovan Battista Giuliani dimorò lungamente a Cozzile, e divenne onorario cittadino della valle.

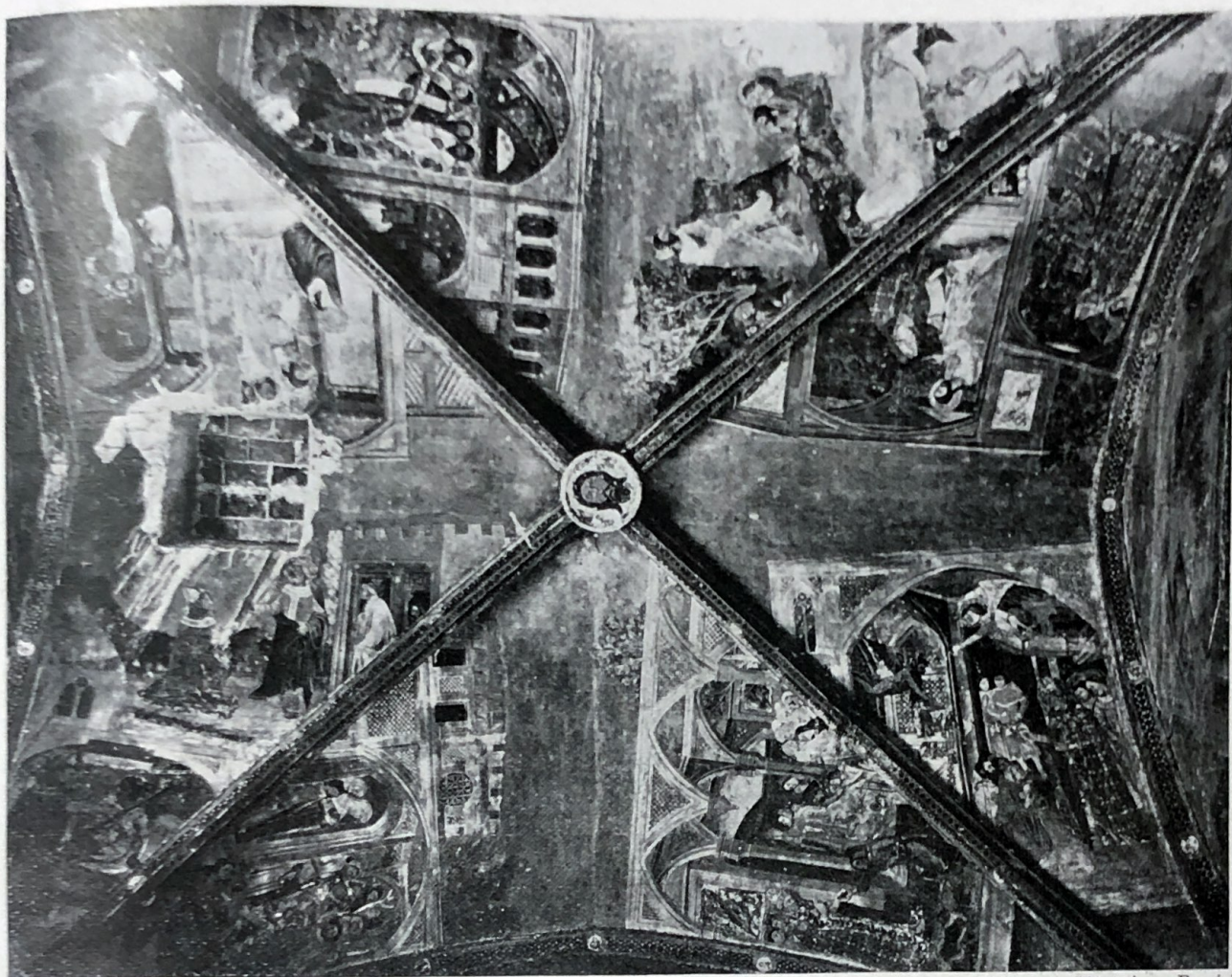
Ma il *genius loci* è certamente Giuseppe Giusti. A Monsummano sorge la casa natale del poeta: ampia, cinta da un giardino che si affaccia sulla strada maestra. Gli eredi Babbini Giusti custodiscono nell'alcova ove egli vide la luce un piccolo museo di memorie; e altre memorie sono raccolte nella ben riordinata biblioteca familiare. A Pescia è la casa materna, dove il Giusti passò varî mesi per lunghi anni. A Montecatini alto un'epigrafe addita un'altra casa Giusti che vide il poeta fanciullo, adolescente, e poi lo accolse e ristorò ogni anno, nell'autunno. Lo spettacolo della valle il poeta ricercava anche poco lungi, in un angolo romito delle vecchie fortificazioni diroccate, tra l'ombra dei cipressi e le rame delle acacie; un marmo ricorda il luogo di quegli operosi e sognanti riposi. L'ottobre era il mese preferito per la villeggiatura sul colle, « quel mese semiserio — egli scrisse — fatto proprio apposta per me, che sono fra il melanconico e il bernesco: esso mi fa uscire di voglia i libri e mi mette la manía nelle gambe ». Il 17 agosto del 1849 il poeta scriveva alla madre, da Viareggio: « Bisogna che io ti preghi di secondare, anzi di spingere il babbo nella voglia d'andare a Montecatini più presto. Io avrei necessità di stare lassù a respirare quell'aria, e se non ti scomodasse direi di andare subito a settembre. A Montecatini mi ci son sempre rimesso... ». E fu quello l'ultimo anno delle nostalgiche fantasticherie tra le vecchie mura e le fronde nuove, poichè il poeta si spegneva il 31 marzo del 1850. L'immagine più comune che del Giusti ci è rimasta è, oltremodo semplificata; si rammenta cioè « il bernesco » e non si vede più il malinconico. Ma certi suoi versi, bene si intendono oggi tra le ombre silenziose del colle che gli fu tanto caro....

> Se con sicuro viso
> tentai piaghe profonde,
> di carità nell'onde
> temprai l'ardito ingegno,
> e trassi dallo sdegno - il mesto riso.

La Val di Nievole, del resto, ha una tradizione letteraria tutta illuminata da un'arguzia più o meno pensosa. Tra la fine del secolo XVII e la metà del XVIII, Monsummano vide un altro poeta satirico, precursore, per certi aspetti, del Giusti, senza averne, s'intende, la levatura: Paolo Francesco Carli, famoso ai suoi tempi. E a Collodi nacque uno dei nostri umoristi più fini, Carlo Lorenzini, l'autore di *Pinocchio* — più noto con lo pseudonimo preso dal nome del suo paese — e di tante altre pagine ove balena « il mesto riso ». Anche a Monsummano fu la casa dei Martini — di Vincenzo, commediografo arguto, oltre che uomo di Stato sulla fine dei Lorena, e del figlio suo Ferdinando, uno degli ultimi umanisti che l'Italia ha perduto.

A me pareva di non poter lasciare la Val di Nievole — ogni volta che vi andassi — senza rivedere il sorriso di Ferdinando Martini, e accogliere il suo discorso che tanto somigliava a quella terra: così vario nel disegno minuto, così forte in certi rilievi, così ricco di larghe prospettive, inondato da una luce che pareva anche più calda al passare di qualche lenta nube vagante.

Sul piazzale della villa di Renatico, accosto a quel vegliardo che ancora aveva occhi acuti di fiordaliso primaverile, la malia della valle si rivelava: era anima misteriosamente riflessa sulle cose.

GIUSEPPE FANCIULLI.

(fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris)

AVIGNONE, PALAZZO DEI PAPI - CAPPELLA DI SAN MARZIALE: L'INSIEME DELLA VÒLTA.

L'ARTE ITALIANA NEL MONDO

PITTORI ITALIANI IN AVIGNONE NEL XIV SECOLO

Esuli dall'Italia per circa un secolo, i Papi d'Avignone, francesi d'origine e di tendenze, conservavano tuttavia una corte italiana. Cardinali, vescovi e clero del seguito pontificio, tutta insomma la Curia romana, aveva, volente o nolente, seguito il Papa in Avignone, portando in questa città tutti i gusti e tutte le abitudini d'oltr'Alpe. D'altra parte, si era allogata nella nuova sede del Papato quella fluttuante massa di familiari e d'artisti che costituiva in quel tempo un'appendice più o meno parassitaria del potere.

Grandi speranze erano, del resto, consentite a tutti coloro che venivano d'oltr'Alpe con la prospettiva di un nuovo lavoro. Avignone, divenuta per un improvviso colpo di fortuna sede pontificia, era, al principio del XIV secolo, una borgata troppo modesta per poter offrire al Papa e alla sua corte una residenza adeguata. Bisognava dunque costruire un palazzo per il Pontefice e ricche dimore per gli uomini della Corte. In quel XIV secolo eminentemente edificatore, qualunque signore, anche di limitata potenza, disdegnava i castelli aviti preferendo vivere in dimore di cui le linee e la struttura fossero state dettate dal suo gusto. I Papi d'Avignone furono trascinati da questa specie d'amor proprio costruttivo, cosicchè non si ebbe sul

(*fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris*)
AVIGNONE, PALAZZO DEI PAPI - CAPPELLA DI S. GIOVANNI, TESTA DI S. GIOVANNI.

« Rocher des Doms » un solo palazzo dei Papi, ma più palazzi che si succedettero e si sovrapposero a seconda del rispetto che i vari Pontefici nutrivano per l'opera dei loro predecessori.

Per ciascuno di questi edifici fu ideata una speciale decorazione interna, affidata ad apposite compagnie di pittori, la cui composizione variava a seconda del gusto dei Papi.

Eccezion fatta per Giovanni XXII, che si servì di artisti francesi, l'opera dei quali è andata però interamente distrutta, gli altri Papi d'Avignone vollero che i loro palazzi fossero decorati alla moda italiana. Del resto, la pittura italiana godeva allora grande fama in tutta la cristianità, e una vecchia tradizione prospettava i Papi come protettori e clienti degli artisti italiani. Bisogna poi convenire che l'arte indigena era in Avignone così decaduta nel principio del XIV secolo — e ne fanno testimonianza gli informi affreschi della torre Ferranda — che i Papi non potevano certo pensare di affidare i propri lavori ad artisti del luogo. Essi fecero dunque venire dall'Italia i dirigenti, mentre gli esecutori più umili furono reclutati fra quella falange di pittori d'ogni nazionalità, che vedevasi formicolare in Avignone dopo che Clemente V vi aveva trasferito la sede papale.

I migliori documenti che noi possediamo in materia sono i conti dell'amministrazione pontificia, i quali ci pongono innanzi i nomi più diversi, riflettendo quella stessa confusione internazionale che regnava in quel tempo alla corte avignonese. Italiani, francesi del nord e del sud, fiamminghi, persino inglesi vi si incontrano alla rinfusa. Ma fra tutti costoro, i veri maestri furono italiani, come Simone Martini e Matteo da Viterbo, ed è perciò che l'arte avignonese del tempo dei Papi si collega direttamente con l'arte italiana.

CiononDimeno, la stessa situazione geografica d'Avignone rendeva troppo facile la penetrazione di influenze francesi o settentrionali, perchè la pittura pontificia non dovesse risentirne gli effetti. E se la maggior parte degli affreschi sono tali che noi possiamo trovarne di simili a Siena o a Viterbo, altri, come vedremo più innanzi, recano l'impronta di un' arte del tutto diversa. Nostro compito sarà quello di distinguere quali opere, fra tutte queste, sono più schiettamente italiane. Prenderemo quindi a studiare gli affreschi di Nostra Signora des Doms, eseguiti da Simone Martini, quelli del Palazzo e quelli della Certosa di Villanova, poichè null'altro rimane, ad Avignone dell'arte di questo periodo, all'infuori di questi tre complessi pittorici.

Il primo Papa d'Avignone che fece ap-

(*fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris*)
AVIGNONE, PALAZZO DEI PAPI - CAPPELLA DI S. GIOVANNI, PARTICOLARE DELL'AFFRESCO RAPPRESENTANTE LA RISURREZIONE DI BRUSIANA.

pello agli Italiani fu Benedetto XII. Infatti, mentre Clemente V non aveva creduto di dover eleggere in Avignone stabile dimora e Giovanni XXII si era accontentato di artisti francesi, Benedetto XII, disdegnando fin dal principio del suo pontificato, che durò dal 1334 al 1342, l'opera del suo predecessore, ordinò un nuovo palazzo e costruì delle Cappelle, che fece rivestire d'affreschi, utilizzando mano d'opera italiana. Fu sotto il suo pontificato che Simone Martini, il grande maestro senese, venne ad Avignone, non si sa ancora se spontaneamente col miraggio di grandi commissioni, o perchè chiamatovi dal Papa, o perchè condottovi dal Cardinale Pandolfo Malatesta, come vorrebbe il Vasari, o dal Cardinale Stefaneschi, come crede Alberto Michel.

(*fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris*)

AVIGNONE, PALAZZO DEI PAPI - CAPPELLA DI SAN MARZIALE. UN PARTICOLARE DELLA VÒLTA.

Certo si è che nel 1339 Simone Martini veniva scelto dai Domenicani di Siena, assieme a suo fratello Donato, come loro procuratore presso il Sovrano Pontefice. Egli si trovava dunque nel 1339 al più tardi in Avignone, ove veniva a morte nel 1344, come testimonia il necrologio della sua città natale. Sembra dunque che gli ultimi anni della sua attività li trascorresse precisamente ad Avignone. Fu là senza dubbio che si annodò quella amicizia col Petrarca che gli valse l'attribuzione di una serie di fantastici ritratti di Madonna Laura. Ma se queste false attribuzioni vengono facilmente scartate, si è generalmente d'accordo nel collocare fra le opere autentiche di Simone gli affreschi del portico di Nostra Signora des Doms, affreschi che, esposti all'aria e al sole, sono oggi ridotti in istato così miserevole da non poter dare che una pallidissima idea del loro aspetto primitivo. Nonpertanto, con l'aiuto di vecchie descrizioni, si arriva bene o male a precisarne il soggetto.

Sul muro di fondo del portico si trova l'affresco meglio conservato, il quale rappresenta una di quelle Madonne col Bambino circondate da angeli, che erano particolarmente care ai Senesi. Un angelo solleva una cortina e lascia scorgere i santi personaggi.

Nella parte superiore del portico, si scorgono tracce di un Cristo benedicente, rappresentato a mezzo corpo, col globo terrestre in mano e pure contornato d'angeli. In altra parte del portico trovavasi poi un affresco, ormai interamente distrutto, il quale rappresentava S. Giorgio che uccide il drago e salva la fanciulla. Sopra l' immagine leggevansi questi quattro versi latini:

Miles in arma ferox bello
[captare triumphum
Et solitus vastas pilo tran-
[sfigere fauces
Serpentis tetrum spirandis
[pectore fumum
Occultas exstingue feces in
[bello, Georgi.

Questi versi furono per lungo tempo attribuiti al Petrarca e si credè anche che Simone Martini avesse dato alla giovanetta liberata dal Santo le sembianze di donna Laura. Ma la scoperta di un disegno che riproduce l'affresco, avvenuta nella Biblioteca Barberini, è valsa ad infirmare quest' ipotesi. Effettivamente questo disegno è identico a quello riprodotto in un manoscritto che trovasi in Vaticano, il quale riporta anche i versi sopracitati indicando come autore di essi il cardinale Jacopo Stefaneschi. È dunque probabile che lo stesso cardinale fosse il donatore dell'affresco e che come tale sia stato raffigurato nel personaggio che vedesi genuflesso dinanzi alla Vergine.

Un'antica tradizione attribuisce questi affreschi a Simone Martini, anzi il Valadier, facendo nel 1600 una descrizione dei tesori dell'arte avignonese, lo dà addirittura per certo. Per mal conservati che siano, questi affreschi lasciano infatti distinguere, nell'atteggiamento dei personaggi, nella dolcezza dei contorni, nella finezza delle mani, nell'inclinazione del volto della Vergine, quella grazia commovente che caratterizza le opere di Simone. E se, dopo aver visto gli affreschi di Avignone, si riflette alle altre opere del pittore senese sul medesimo soggetto, come la « Maestà » del Palazzo di Siena, non si può più ammettere diversità d'autore.

(fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris)

AVIGNONE, PALAZZO DEI PAPI - CAPPELLA DI S. GIOVANNI. PARTICOLARE DELLA VÒLTA RAPPRESENTANTE SANT'ANNA.

***

L'esame dei conti pontifici ci riserva una sorpresa: non una sol volta vi si vede indicato il nome di Simone Martini. Per quanto possa parere strana, questa constatazione ci induce a pensare che egli non lavorasse affatto o lavorasse assai poco al Palazzo.

Il vero direttore dei lavori fu infatti un'altro italiano, di talento più modesto: Matteo Giovanetti o Matteo da Viterbo. Non si hanno altri documenti sull'attività di questo pittore oltre quelli che ci sono forniti dai conti apostolici circa gli affreschi del Palazzo dei Papi o della Chaise-Dieu. Si ignora dunque quale fosse la sua condizione prima della sua venuta in Avignone. Senza dubbio quest'artista, che dimorava a Viterbo, fu attratto ancor giovane ad Avignone dalla speranza di guadagnarsi la clientela pontificia; certo si è che le sue opere sono fortemente influenzate dalla pittura senese e più specialmente da quel-

la di Simone Martini, il quale esercitava indubbiamente un'autorevole funzione di iniziatore e di maestro presso i pittori della sua città natale. Forse a Viterbo stessa Matteo conobbe Simone, ma certamente fu suo allievo o suo seguace ad Avignone, ed è appunto per suo tramite che tutte le opere del Palazzo si richiamano alla scuola senese.

Tra gli aiuti di Matteo troviamo altri italiani della scuola senese: Pietro da Viterbo, Ricconi d'Arezzo, Luca da Siena, Bobino da Roma, qualche fiorentino, Francesco e Nicolò, e, tra i francesi, Simone de Lyon, Pietro Rosdoli da Vienne, Pietro Robout, Bernardo Escot, e altri. Non sappiamo fino a qual punto questi pittori fossero ligi alle tradizioni d'arte che recarono dai loro paesi, ma furono queste tradizioni, nonchè la fantasia dei Papi che ordinavano i lavori, a determinare quella varietà di esecuzione e talvolta di ispirazione che caratterizza tali opere.

***

(*fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris*)
AVIGNONE, PALAZZO DEI PAPI - CAPPELLA DI S. GIOVANNI. PARTICOLARE DELLA SCENA RAPPRESENTANTE LA CROCIFISSIONE.

Nel 1343 Matteo da Viterbo incominciò a dipingere la Cappella di S. Marziale, e risulta dai conti inerenti a questi lavori, che, non solo vi attese direttamente, dedicandovi più di un anno della propria attività, ma che diresse egli stesso tutta la decorazione dell'ambiente.

L'intiera sala è consacrata alla vita di San Marziale, vescovo di Limoges; ora la scelta di questo Santo si spiega appunto col fatto che Papa Clemente VI era egli stesso nativo di Limoges.

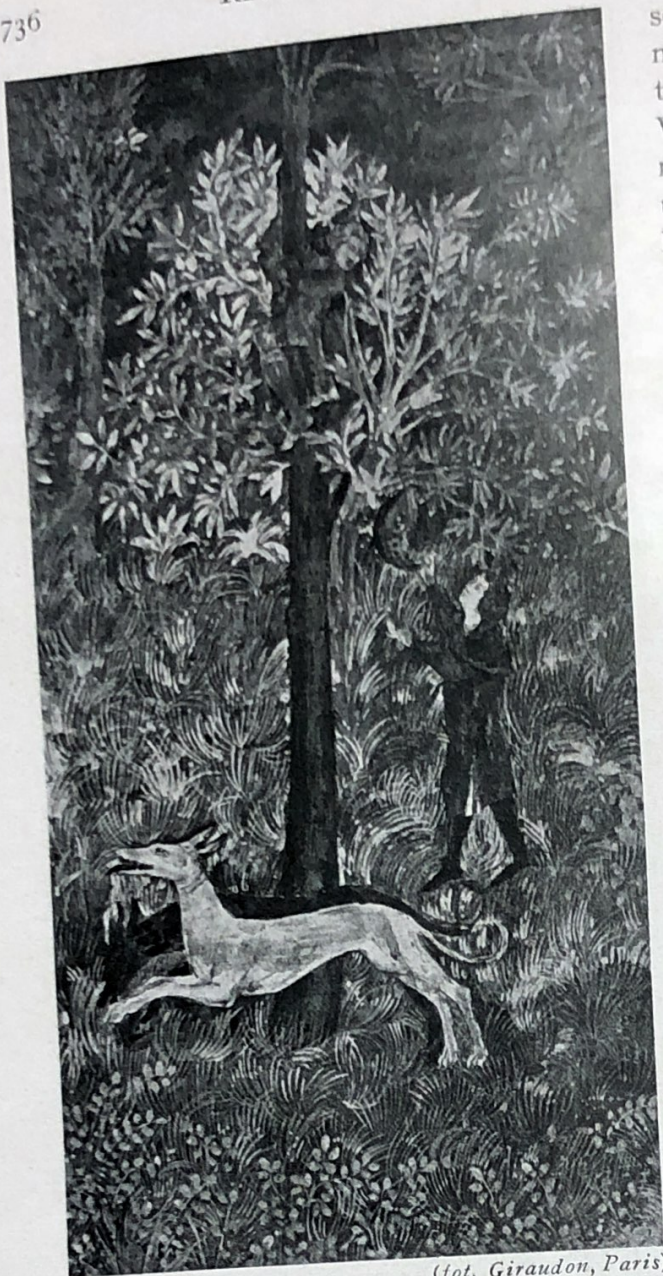
La vòlta, divisa in quattro segmenti, reca sulla chiave una testa di Cristo. Ciascuna delle scene che vi sono dipinte è caratterizzata da una lettera, per dare, con criterio alquanto primitivo, la possibilità di congiungerle in una successione razionale.

Nel primo segmento di vôlta, è dipinta l'apparizione di Cristo a S. Marziale bambino e ai suoi genitori, che si riconoscono facilmente dalle scritte *Pater* e *Mater.* Si vede poi S. Pietro che battezza S. Marziale, e nella scena successiva quest' ultimo, in aspetto di imberbe adolescente, che riceve la benedizione da Gesù contornato dai dodici Apostoli.

Altri episodi sono raffigurati nei segmenti che seguono. E la storia del Santo continua anche sulle pareti della cappella, rievocata con notevole vivacità, in tanti altri episodi.

L'esecuzione di questi affreschi è assai difforme. Certe scene, come la morte del Santo, sono belle e di una potente drammaticità, ma molte altre appaiono piuttosto volgari. La testa di Cristo nell' Apparizione e buona parte dei vólti di vecchi, sono ben resi ed hanno anche una espressione personale — forse sono di mano dello stesso Matteo — ma tutti gli altri vólti, specialmente quelli dei personaggi imberbi e delle donne viste di fronte, sono di una volgarità e di una bruttezza che lasciano perplessi. Vien fatto bensì d'avvertire un certo sforzo per variare gli atteggiamenti delle figure, ma appare anche evidente che il pittore non era giunto a un sufficiente dominio della propria arte per potervi riuscire.

L'opera, pur così com'è, inferiore a quanto

(*fot. Giraudon, Paris*)

AVIGNONE, PALAZZO DEI PAPI - CAMERA DEL CERVO. PARTICOLARE DI UNA SCENA DI CACCIA.

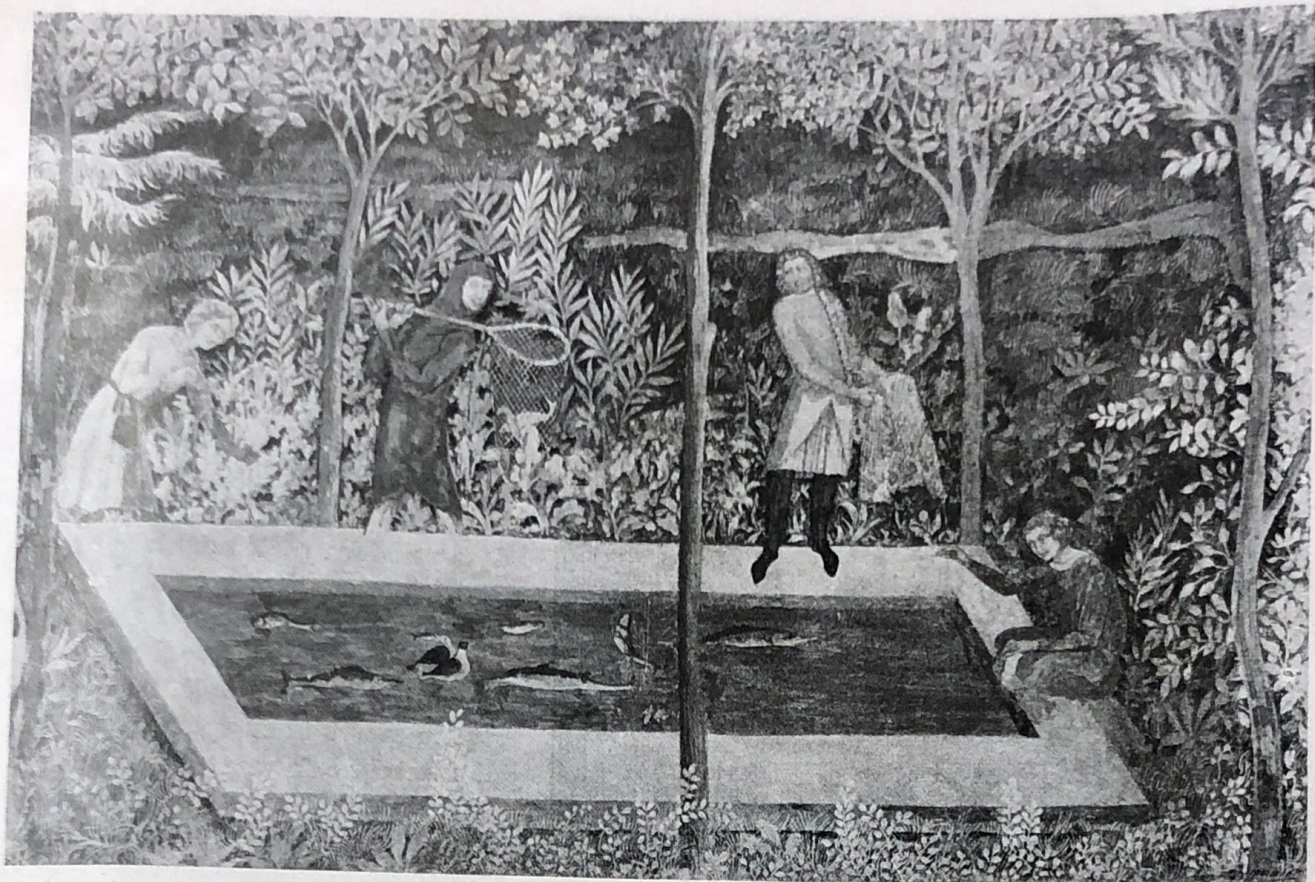
si faceva allora in Italia, serba nondimeno i caratteri del lavoro tipicamente italiano. Tutte le scene si svolgono in cospetto di quegli edifici gotici che erano stati messi in voga da Giotto e a cui sovente ricorre Simone Martini. Essi sono ornati di mosaici e di disegni geometrici, all' uso italiano; la decorazione geometrica ricorre dovunque: sui cordoni, sulle colonne, sulle incorniciature. E in lontananza, appunto come nelle opere italiane, arbusti e zone erbose stanno a rappresentare il paesaggio di fondo. I personaggi del Nuovo Testamento portano, secondo l'uso, il costume antico: toga lunga e mantello gettato sulla spalla, generalmente sulla spalla sinistra, per lasciare libertà di movimento al braccio destro.

In certi punti la pittura è scomparsa e si scorgono sulla pietra i contorni delle figure nettamente tracciati a sanguigna, procedimento, questo schiettamente italiano e di cui il Vasari attribuisce l'invenzione allo stesso Simone Martini. Abbiamo dunque, in questo, una novella prova del carattere senese dell'opera.

Matteo da Viterbo attese pure al rivestimento pittorico della grande Sala del Concistoro, costruita da Benedetto XII e fatta decorare da Clemente VI. Numerosi conti ce ne fanno fede, ma nulla ci è rimasto di queste pitture pur tanto considerevoli. Un testo del 1367 ci dice che alcuni dei pittori che attendevano a quest'opera, lavoravano altresì nella Cappella del Concistoro, o Cappella di S. Giovanni. Il nome di Matteo Giovanetti non è menzionato, ma è probabile che il Maestro viterbese dirigesse anche l'esecuzione degli affreschi di questa cappella, ove sono raffigurate le vite dei due Santi Giovanni, il Battista e l'Evangelista. Le parti orientali e settentrionali della vòlta e delle pareti sono dedicate alla storia del Battista; le parti meridionali e occidentali a quella di S. Giovanni Evangelista.

La vòlta reca sulla chiave lo stemma di Clemente VI ed è divisa in quattro segmenti; su un fondo turchino costellato d'oro si staccano otto persone, due per segmento.

La storia di S. Giovanni Evangelista ha inizio nella parete di mezzogiorno. A sinistra in alto si vede il Santo in una piccola barca insieme col padre Zebedia; a destra Cristo in mezzo ai discepoli prega e accoglie S. Giovanni; nella parete inferiore, a sinistra, è rappresentata la visione di S. Giovanni a Patmo: il Santo è inginocchiato davanti al Redentore biancovestito, che gli posa la mano destra sulla spalla. Dalla bocca di Cristo esce una spada a doppio taglio, mentre ai suoi fianchi si drizzano sette candelabri d'oro secondo le parole dell'Apocalisse. A destra di questa scena si svolge quella della risurrezione di Brusiana, fanciulla di Efeso, che morì mentre attendeva l'arrivo di S. Giovanni; i parenti ne recarono la salma a S. Giovanni che la resuscitò. Tra i personaggi che assistono alla scena è una giovane donna con le braccia alzate in segno di meraviglia, che può dirsi una delle più curiose figure fra le tante che adornano la Cappella.

Il muro d'entrata è occupato, in tutta la sua parte superiore, da una grande Crocefis-

(*fot. Giraudon, Paris*)

AVIGNONE, PALAZZO DEI PAPI - CAMERA DEL CERVO: UNA SCENA DI PESCA.

sione, opera di ragguardevole esecuzione, ma disgraziatamente ridotta in pessimo stato.

Gli affreschi della Cappella di S. Giovanni presentano varie analogie con quelli della Cappella di S. Marziale. Ad esempio la rigidità dei vestiti e la poco elegante e movimentata disposizione delle loro pieghe. Vi si ritrovano gli stessi tipi di vólti nelle donne e nei giovani: le stesse figure pesanti, quadrate, senza finezza di modellazione; ma vi si vedono anche, più numerosi e disegnati con miglior arte, tipi di vecchi rugosi, dalle lunghe barbe e dalle chiome fluenti. Il S. Giovanni della Resurrezione di Brusiana è uno dei più begli esemplari.

La differenza che passa fra questi due tipi di figure non basta però a provare che sieno opera di due mani differenti. Il tipo del vegliardo dalla barba prolissa e inanellata è classico e per esso abbondano i modelli; al contrario il tipo imberbe è più nuovo ed è appunto in tali innovazioni che l'artista dimostra una certa grossolanità.

Bisogna tuttavia distinguere qualche bel particolare, ad esempio il gruppo delle sante donne ai piedi della Croce.

È molto probabile che Matteo abbia diretto anche l'esecuzione di questi affreschi, di cui gli evidenti progressi vanno attribuiti al fatto che la cappella di S. Giovanni è stata decorata in epoca di molto posteriore a quella di S. Marziale. Vero è che vi si lavorava già nel 1347, ma indubbiamente l'opera fu terminata assai più tardi.

⁂

Affreschi più recenti e perfetti di Matteo da Viterbo si trovano nella sala del Concistoro, costruita e decorata sotto il pontificato di Clemente VI. Sulla parete nord di questo vasto ambiente trovavasi una grande rappresentazione del Giudizio Universale, oggi completamente distrutta, così come è del tutto scomparsa una Crocifissione che si estendeva fra le due finestre della parete a oriente. Resta però, sullo stesso muro, il mirabile disegno a sanguigna che aveva preceduto l'esecuzione dell'affresco.

Queste due opere furono dunque eseguite da Matteo, al quale va attribuita anche la decorazione dei due segmenti della vòlta che si trovano a nord della sala. Questi due affreschi ci sono stati fortunatamente tramandati

(fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris)

AVIGNONE, PALAZZO DEI PAPI - SALA DELL'UDIENZA. PARTICOLARE DELL'AFFRESCO DEI PROFETI.

e costituiscono la più perfetta testimonianza a favore dell'artista viterbese, giacchè un conto datato dal 1353 prova che l'opera è incontestabilmente di sua mano. Su questi due segmenti della vòlta della Sala del Concistoro sono rappresentate venti figure di profeti, dieci per ciascun segmento, disposte su quattro ordini orizzontali. Ciascun profeta ha accanto il proprio nome e tiene un filatterio su cui sono scritte frasi del Vecchio Testamento. La figura più singolare di tutto questo assieme è la Sibilla Eritrea, raffigurata in atto di sollevare con la mano destra un ampio mantello che le cade in grevi pieghe sul davanti.

Fra tutti gli affreschi del palazzo, quello dei profeti è il più notevole, e vi si manifestano i grandi progressi che Matteo da Viterbo aveva realizzato dopo le pitture di S. Marziale e di S. Giovanni. Esso data, come abbiamo visto, dal 1353; da più di vent'anni Matteo lavorava nel Palazzo e i Profeti sono senza dubbio un'opera della sua maturità.

***

L'ultimo affresco che studieremo è quello della Camera del Cervo o Guardaroba, il quale forma con gli altri un sorprendente contrasto, sia per il soggetto, sia per la composizione. Esso è situato al terzo piano della Torre del Guardaroba, costruita da Clemente VI. Il soffitto di legno è decorato a fresco con disegni geometrici neri e rossi alternati a scudi e figurine di cacciatori e di animali. Tale affresco non è mai stato imbiancato, mentre le pitture delle pareti, già coperte di intonaco, sono state rimesse alla luce e restaurate. Pur avendo molto sofferto, sono tuttavia abbastanza ben conservate per dare una idea esatta del loro aspetto originario. Si son voluti rappresentare, nelle pareti di questa sala, i « Passatempi della vita agreste », i lavori e i giuochi dell'uomo che vive in mezzo ai campi. Il fondo degli affreschi è formato da un serrato guazzabuglio d'alberi e d'arbusti e di erbe di mille specie, tutto accuratamente studiato. Personaggi e animali si distaccano in gran copia da questo fondo, attori di una serie di scene assai facili a identificarsi. Ecco infatti, sulla parete settentrionale, quattro pescatori che, attorno ad una piccola vasca abitata da anitre e da pesci, si dedicano a quattro distinti generi di pesca, molto in auge nel Medio Evo: la pesca con lo sparviero, quella nel torbido, quella con l'esca e infine quella con l'arco.

A fianco della pesca, la caccia. Sotto un albero un uomo regge con la sinistra un bastone su cui sta una civetta e porta la mano destra alle labbra in atto di fischiare; la scena raffigura evidentemente la caccia col palmone. Vicino a lui due fanciulli si dedicano invece alla caccia con lo specchietto e uno di essi riceve nella tunica gli uccelli che cadono.

La caccia con il falco, tanto usata nel Medio Evo, è rappresentata da un signore che regge il falco sul pugno ed è seguito da due cani; di fronte a lui è una figura maschile con la daga al fianco e un sacco sulla spalla. Nella parete meridionale, presso alcune scene di fanciulli ignudi che si bagnano in un fiume, è illustrata la caccia con il furetto.

Sull'ultima parete, l'apertura di una finestra ha mutilato una pittura della quale possono scorgersi tuttavia due cacciatori e un

cane che inseguono un animale di grande mole di cui non sono rimaste che le terga. Appunto per la presenza di questo animale, che si ha ragione di ritenere un cervo, questo ambiente è noto sotto il nome di *Camera Cervi*, che fu dato nel XIV secolo.

È assai difficile assegnare una precisa data a questi affreschi. La Torre del Guardaroba fu edificata dal 1342 al 1343 e subito si cominciò ad adornarla di pitture. La scala a chiocciola venne dipinta da Ricconi d'Arezzo; la Cappella di S. Michele, che trovasi sopra la Camera del Cervo, fu decorata da Matteo da Viterbo, ma di questa decorazione purtroppo nulla ci è rimasto. Ci è rimasto invece qualche traccia degli affreschi che ornavano i soffitti del primo e del secondo piano della torre, sotto la Camera del Cervo. Dal 1343 la camera situata sotto la Cappella di S. Michele ebbe il nome di « camera dipinta », nome che bisogna riconoscere convenire soltanto alla Camera del Cervo. È dunque probabile che questi affreschi sieno stati eseguiti intorno al 1343.

Dalla breve descrizione che ne abbiamo fatta, si è potuto vedere quanto essi differiscono da quelli precedentemente descritti e come rappresentino una delle prime manifestazioni d'arte profana del Medio Evo sotto forma di affreschi murali. Appare strano piuttosto che una innovazione di questo genere sia in rapporto con la volontà del Pontefice.

L'abbandono dell'iconografia religiosa rende molto arduo il confronto tra questi e gli altri affreschi del Palazzo. Nelle precedenti pitture il direttore dell'opera, obbedendo a rigide norme iconografiche, doveva rappresentare, per la maggior parte delle figure, determinati tipi concretati da una lunghissima consuetudine. Nella Camera del Cervo invece non sussisteva quel rispetto ai tipi convenzionali, che tarpava le ali dell'ispirazione ai pittori di soggetto religioso. La libertà dell'artista non era più impacciata e la sua fantasia poteva avere libero sfogo.

Se anche i personaggi e i particolari della Camera del Cervo non sono troppo belli, l'opera è ciononpertanto la sola, fra tutte quelle del Palazzo, che denoti un senso reale della composizione, e insieme una chiara concezione dell'utilità del fogliame come elemento decorativo.

È molto difficile attribuire un autore a questi affreschi. Essi sono all'apparenza assai più

(*fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris*)
VILLENEUVE LES AVIGNON - CAPPELLA DELLA CERTOSA: LA VISITAZIONE.

francesi di tutte le altre pitture del Palazzo e ricordano certe tappezzerie e certe miniature di arte nordica. Non è però da escludere che artisti italiani abbiano potuto sovrintendere anche all'esecuzione di un affresco concepito su modello francese, se tale era la volontà del Papa.

I francesi Pietro de Castres e Bernardo Escot, gli italiani Ricconi d'Arezzo e Matteo da Viterbo hanno lavorato a questa parte del Palazzo; Matteo da Viterbo nel 1343 compera infatti dei colori per dipingere « la garderobe de Notre Seigneur le Pape » nel qual modo viene probabilmente designata la Camera del Cervo.

C'è stata indubbiamente una stretta collaborazione fra artisti francesi e italiani occupati nel lavoro della Torre, per la messa in opera dei piani di Matteo; ma gli alberi e i frammenti di paesaggio che si trovano negli affreschi di S. Marziale e di S. Giovanni, provano che anche gli italiani erano capaci di eseguire quel fogliame decorativo che fa da sfondo nelle scene del Guardaroba. Il soggetto della decorazione fu senza dubbio scelto dal Pontefice fra quei cartoni di tappez-

(*fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris*)
VILLENEUVE LES AVIGNON - CAPPELLA DELLA CERTOSA. NATIVITÀ DI S. GIOVANNI.

zeria già molto diffusi nella Francia del Nord. Clemente VI voleva dare a quest'ambiente l'aspetto di una sala tutta coperta di tappezzerie, come certo aveva veduto nelle case dei grandi signori laici. Così, di intonazione francese ma probabilmente d'esecuzione italiana, quest'ultimo affresco segna la fusione delle arti dei due paesi, mentre le altre pitture presentano caratteri più schiettamente italiani.

⁂

Alla Certosa di Villanova, fondata nel 1356 da Innocente VI, si trova una Cappella, le cui pareti portano degli affreschi che è interessante confrontare con quelli del Palazzo. Essi si svolgono lungo i muri settentrionale e meridionale della Cappella e tutt'attorno all'abside e sono quasi interamente dedicati alla leggenda di S. Giovanni Battista. Tre nervature dividono l'abside in quattro segmenti, che erano adornati di affreschi in gran parte scomparsi, se se ne escluda una Crocifissione. La Cappella reca tuttora numerose tracce di pitture, ma queste sono in tale stato di rovina da renderne impossibile la identificazione. Anche qui però può distinguersi qualche cosa, e precisamente, nella vòlta, alcuni angeli campeggianti in un cielo costellato d'oro.

Le pitture della Certosa presentano con quelle del Palazzo frequenti analogie; vi si ritrovano infatti gli stessi tipi di figure: quello imberbe, volgare e grossolano, e quello del vegliardo più finemente reso. Ma i difetti, già sensibili negli affreschi del Palazzo, sono qui ancora più accentuati. I personaggi sono più goffi, i colori più scialbi e monotoni, le scene meno espressive. Trattasi di una decorazione banale eseguita probabilmente da uno degli allievi di Matteo Giovanetti; infatti certi particolari caratteristici denotano che l'autore di tali affreschi operava sotto l'influenza italiana.

Le composizioni a tralci e a mosaici, gli ornati geometrici, i vasti inquadramenti, si ritrovano qui come nel palazzo. La stessa iconografia può dirsi somigliante a quella della Cappella di S. Giovanni, e certi personaggi sono addirittura riprodotti da quelli della Cappella. Occorre dunque considerare queste pitture in un rapporto di strettissima parentela con quelle del Palazzo, ed è appunto per questo che abbiamo voluto farne menzione.

⁂

Gli affreschi che abbiamo esaminato sono i soli resti importanti dei lavori eseguiti in Avignone dai pittori italiani, ma essi non costituiscono che una piccola parte del vasto complesso di pitture che era stato ordinato dai Papi. Se gli affreschi del Concistoro, della Cappella di S. Michele, della Sala delle Udienze ci fossero stati conservati, forse noi avremmo dovuto venire a conclusioni ben diverse per quel che riguarda il carattere di queste opere avignonesi. Ciò che ci rimane è tuttavia abbastanza considerevole e vale a darci una idea della qualità degli artisti d'Avignone nel XIV secolo e del lavoro da essi compiuto.

Il valore artistico delle pitture può dirsi, nell'assieme, mediocre. A parte Simone Martini — che, del resto, lavorò ben poco ad Avignone — i Papi non seppero attirare pittori

(fot. Archives Phot. d'Art et Histoire, Paris)

VILLENEUVE LES AVIGNON - CAPPELLA DELLA CERTOSA. MIRACOLO DI CRISTO.

italiani di grande talento. Il preteso soggiorno di Giotto in Avignone resta null'altro che una bella leggenda e quel Matteo Giovanetti che fu pomposamente chiamato il « pittore dei Papi », buon decoratore ma pittore mediocre, non fu, in fondo, che l'umile discepolo dei Senesi.

Il grande interesse di quella che noi potremmo chiamare « la scuola di palazzo » risiede nel fatto che questa scuola italiana, installata dai Papi, donò agli Avignonesi il gusto delle pitture e ne insegnò loro la tecnica; ed è da essa che procede la scuola avignonese del secolo seguente.

Allorchè la Corte pontificia ritornerà a Roma, anche gli ultimi italiani abbandoneranno la bella cittadina sul Rodano, ma le loro opere resteranno a testimonianza perenne di quella parte d'iniziatori ch'essi avevano rappresentato in Avignone.

LUCIA CHAMSON.

UNO SCRIGNO DI BELLEZZE

MONUMENTI CHE RISORGONO

La Chiesa di S. Lorenzo in Pegognaga

PEGOGNAGA giace in territorio mantovano e più precisamente nel basso Gonzaghese, a distanze quasi uguali dai centri viciniori di Gonzaga, Suzzara, San Benedetto Po, Reggiolo e Moglia. Sorge in una ridente e fertile pianura sulla destra del Po, intersecata da frequenti canali irrigatori, che hanno trasformato quei terreni, un dì paludosi e malsani, in ubertose piane ricche di messi e di biade.

La sua prima chiesa, dedicata a S. Lorenzo, fu eretta dalla Contessa Matilde di Canossa verso la fine del secolo XI. Venne poi assegnata ai frati benedettini perchè la officiassero, ma questi l'abbandonarono in data non precisamente definita. Si sa invece con certezza dell'infausto rimaneggiamento che la bella chiesa romanico-basilicale ebbe a subire in epoca non lontana: le tre navate originarie vennero ridotte ad una sola, mutilata e deturpata nelle céntine, negli altari, nelle colonne, nella maestosa cripta, che fu interrata, nella facciata, nel soffitto. Si salvarono fortunatamente l'abside e le absidiole laterali, ancor oggi però deturpate dall'addossamento di sconci fabbricati rusticani.

Per farsi una idea dello stato miserando in cui la bella chiesa venne lasciata in seguito, basta ricordare che venne adibita agli usi più vili e più lugubri, da quello di stalla e di deposito foraggi a quello di camera mortuaria.

Ma anche in quest'aprica vallata della Padania virgiliana, il Fascismo doveva portare il suo alito vivificatore. Si costituì infatti un Comitato che si propose di ricondurre il tempio alla primitiva bellezza. I lavori furono iniziati infatti due anni or sono e già i proficui risultati possono rilevarsi ammirando la parte esterna dell'edificio. Nell'interno, poi, è stata soppressa la vòlta centrale che pareva soffocare il tempio, le navate sono state coperte con un unico soffitto a travatura, le finestrelle e feritoie sono state aperte, in perfetta armonia con quelle preesistenti.

Altre opere restano invero da compiersi, ma tutto fa pensare che il ripristino integrale e la riconsacrazione dell'antica chiesa non tarderanno ad essere un fatto compiuto.

Pegognaga vedrà il risorto monumento trasformato in famedio dei suoi centosessanta Eroi caduti per la grandezza della Patria, ed esulterà, per questa destinazione, che conferisce alla rinascita del suo maggior monumento un significato altamente spirituale. **M. F.**

LA CARATTERISTICA LINEA DEL MONVISO, COME SI VEDE DA GRAN PARTE DEL PIEMONTE.

MONVISO

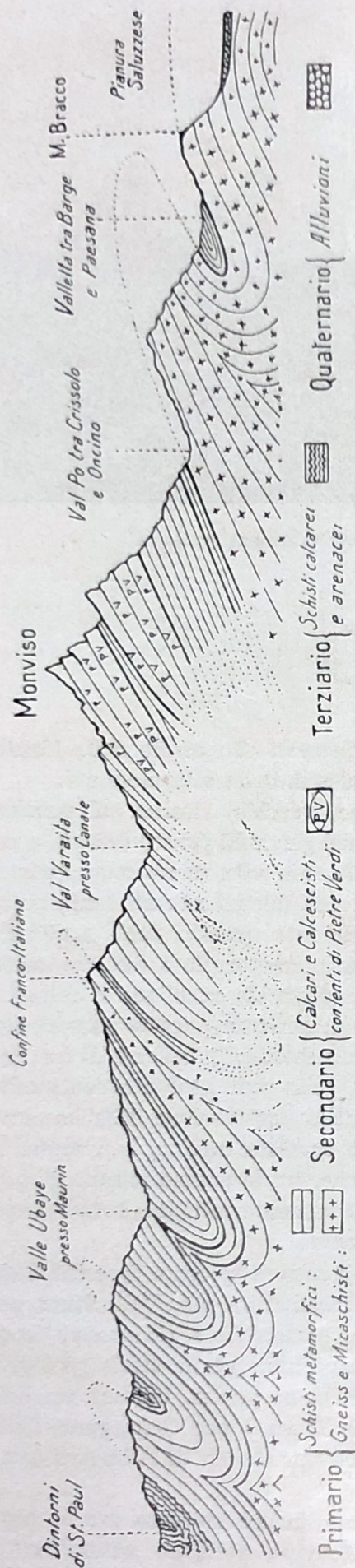
Dalla mia natìa cittadina, Fossano, fronteggiante il Monviso, fin da giovanetto ammiravo, appena uscendo di casa, l'ardita piramide dentata incorniciata mirabilmente nell'arco dell'antica Porta del Castello.

Col tempo, alla semplice ammirazione estetica si aggiunse la curiosità di conoscere *perchè* dalla catena alpina, il cui profilo si svolge con una certa uniformità, per quanto ondulata, fosse balzata fuori la slanciata, aspra cuspide vesuliana; mentre dall'altra parte della città l'ampia, incassata e verdeggiante depressione, in cui scorre serpeggiando la Stura di Cuneo, destava pure nella mia giovane mente curiosa il desiderio di capire *perchè* mai presso la vasta pianura padana si fosse formata una così profonda incisione.

Tra questi due grandi *perchè* e desiderando, cercando di rispondervi, per innato senso di curiosità scientifica, iniziai presto la mia carriera di studio e divenni geologo; ad essi quindi corre sovente il pensiero mio di gratitudine, giacchè, attraverso i dolori e le delusioni della vita, le più alte soddisfazioni ebbi sempre dai diletti studi geologici che, mentre mi porgevano nobili gioie spirituali, tempravano, irrobustivano il mio gracile corpo alle fatiche ed ai disagi inerenti allo studio della Natura nella rude palestra della vita montana.

Ed ora che, vecchio, ritorno col pensiero a quei due miei giovanili *perchè iniziali,* a cui nel corso della mia vita se ne sono aggiunti mille altri diversi (alcuni rimasti senza risposta) e specialmente quando dagli spalti del mio paese natio contemplo i due fenomeni, della dentata piramide vesuliana e della incassata Valle della Stura, mentre ammiro con alto sentimento estetico le bellezze di entrambi i paesaggi, godo pure profondamente nella immagine e nella ricostruzione della loro lontana, lenta e svariata origine, ben sentendo con Virgilio che, fra le umane miserie, si può ben dire relativamente *felix qui potuit rerum cognoscere causas.*

Non è qui il caso di spiegare il perchè della straordinaria incassatura della Valle Stura, per quanto ciò ci porterebbe a riconoscere fenomeni interessantissimi per la storia geologica del Piemonte, come per es. l'antica via della Stura (col Tanaro) per Carmagnola-Torino, invece dell'attuale via di Alba-Asti-Alessandria.

Consideriamo invece soltanto ora il problema del Monviso, andando naturalmente a scrutarlo nella sua sede, a contatto stesso

SEZIONE GEOLOGICA ATTRAVERSO IL GRUPPO DEL MONVISO (1).
(Scala di 1 a 300.000 per le lunghezze e di 1 a 150.000 per le altezze).

(1) La zincografia al tratto non ha riprodotto la tinta bruna della sottile formazione degli Scisti metamorfici (Primario superiore) che affiorano in Valle Ubaye e nella Valletta tra Barge e Paesana, per cui la loro segnatura non risultò (sulla sezione) differenziata da quella della potente serie dei Calcari e Calcescisti inglobanti le Pietre verdi, ma solo riuscì delimitata da due linee più scure.

delle sue rocce, delle sue acque, dei suoi svariati fenomeni, anatomizzando l'interno del grande corpo vesuliano, profittando per ciò dei mille tagli naturali che ne mettono a nudo l'intima compagine; raccogliamo campioni dei suoi elementi costitutivi, studiandoli poi in laboratorio; cerchiamo i rari fossili anche in terreni analoghi pur lontani; analizziamo pazientemente, accuratamente, ripetute volte ed in ogni senso, la grande montagna ed essa piano piano ci parlerà per bocca dei suoi diversi studiosi, ci mostrerà così poco a poco la sua origine, ci dirà la sua storia, insomma ci svelerà il suo *perchè*.

Quando, appena decenne, risalii per la prima volta, assieme con mia Madre, la Valle del Po, soggiornando qualche tempo a Crissolo, potei godere della bellezza di quei monti, percorrendone in vario senso le pendici, contemplandone i diversi laghetti in cui si specchiano le ardite cime vicine, ammirarne le cascate e cascatelle, penetrare nelle viscere del monte visitando la caverna di Rio Martino, ecc.; i miei occhi vedevano, ma la mia mente ancora immatura, senza alcuna nozione di cognizioni geologiche, non capiva.

Pulsate et aperietur vobis dice il Vangelo; ma io non ero ancora capace di pulsare, anzi non avevo ancora neppure il pulsatore, il martello, che poi, da oltre quarant'anni mi accompagna sempre nelle varie vicende della mia vita geologica; quindi la Natura montana non mi aprì la sua porta della verità; il *perchè del Monviso* mi rimase allora senza risposta.

In seguito ritornai più volte in queste belle regioni delle Alpi Cozie, raccogliendo osservazioni, materiali e dati diversi, utilizzando i risultati di varî studî di Maestri e Colleghi, e così, a poco a poco, la Sfinge vesuliana parlò, si svelò e lasciò comprendere gran parte della sua misteriosa origine.

Infatti sin dal 1866 il prof. A. Sismonda aveva segnato nella sua « *Carta geologica del Piemonte* » sia l'affioramento di rocce primitive (Gneiss e Micascisti) nella parte bassa delle Valli del Po e della Varaita, sia lo sviluppo dei terreni secondari metamorfici specialmente nella parte alta di dette Valli, nonchè le Serpentine del Monviso; ma tale constatazione importante in sè come fatto generale, non illuminava ancora molto sulla struttura di queste montagne. Era il primo passo, semplicemente geognostico, nella ricostruzione circa la natura del gruppo del Monviso.

IL MONVISO ED IL LAGO SUPERIORE.

Intanto però il prof. B. Gastaldi, uno dei fondatori del Club Alpino Italiano (creato appunto nel 1863, si può dire, sulla cima del Monviso), percorreva studiosamente le Alpi Cozie, cercando di svelare il mistero della loro intima costituzione strutturale e, un decennio dopo l'accennata carta del Sismonda, nel 1876, pubblicava uno «*Spaccato geologico lungo le Valli superiori del Po*»; in esso non solo appariva ben stabilita la successione dei terreni dagli Gneiss fondamentali a tutta la serie dei Calcescisti inglobanti le Pietre verdi del Monviso, nonchè di Quarziti, ecc., ma era anche ben precisato che tutti questi terreni, dal piano saluzzese al confine francese, pendono uniformemente verso Ovest.

Era un altro passo, si potrebbe dire stratigrafico, per la maggiore conoscenza geologica della regione, ma era lungi ancora da costituire un passo risolutivo; giacchè da detto spaccato i terreni stratificati, immergentisi gli uni sotto gli altri da Est ad Ovest, dall'Italia alla Francia, sembravano costituire così una sola pila regolare, ininterrotta, dell'enorme spessore di oltre una ventina di chilometri! Ciò che non è logicamente ammissibile.

Purtroppo fin'allora in tutta quest'immensa serie di terreni rocciosi non si erano ancora trovati fossili, cioè quei resti organici di antiche età, che, essendosi cambiati nelle varie, successive epoche geologiche (come, per paragone, cambiarono le monete nei successivi tempi storici), servono appunto come dati sicuri per orientarsi nella interpretazione cronologica dei terreni in cui tali fossili sono racchiusi, impietriti. Sono essi cioè le monete della creazione, come furono già indicate; o meglio sono essi i caratteri alfabetici necessari a conoscersi per poter leggere nel grande libro della Natura, anche quando le sue pagine sono state pieghettate, stracciate, spostate, capovolte persino dai fenomeni orogenetici, oppure rimasero bruciacchiate da quelli plutonici.

Quindi riguardo alla posizione cronologica, cioè riguardo alla precisa età di tutti questi

MONVISO E LAGO FIORENZA.

terreni, si restava quasi al buio, con oscillazioni di interpretazione persino dal Primario al Terziario, vale a dire con dubbi che corrispondevano a differenze di molte diecine di milioni di anni! Perciò, onde orientarsi un po' in questa così complessa formazione rocciosa delle Alpi, si cominciò a ricercare meglio i fossili in varie regioni, sia dal personale addetto al rilevamento geologico delle Alpi Occidentali, sia da alcuni studiosi come il prof. A. Portis (*I terreni stratificati di Argentera*, 1881) e lo scrivente (*Studio geopaleontologico sul Lias dell'Alta Valle della Stura di Cuneo*, 1886).

Frattanto, un po' più tardi, l'ing. Zaccagna, che da alcuni anni percorreva le nostre Alpi per conto del R. Ufficio geologico, esponendo nel 1887 il risultato dei suoi studî in un lavoro *Sulla geologia delle Alpi occidentali*, presentava una nuova sezione geologica dal piano padano alle alte Valli del Po e della Varaita, attraverso il Monviso, sino alla Valle dell'Ubaye.

La serie era naturalmente, per quanto più minuta e precisa, analoga a quella dello spaccato dato circa dieci anni prima, nel 1876, dal Gastaldi, ma per la prima volta si presentava l'interpretazione per cui l'antica formazione gneissica della bassa Valle del Po appariva come una piega anticlinale, una grandiosa ginocchiera, voltata, inclinata ad Est, verso la pianura padana. Era finalmente la chiave tettonica per cominciare a spiegare la costituzione stratigrafica delle Alpi Cozie.

Sfortunatamente, come spesso accade agli scopritori di un vero, lo Zaccagna per la persistenza in certe interpretazioni cronologiche e per la mancanza o insufficienza di dati paleontologici e geologici, non ebbe la visione completa delle importanti conseguenze derivanti dalla sua felice intuizione; quindi nella sezione geologica presentata dallo Zaccagna, la serie stratigrafica (essenzialmente calcescistosa con Pietre verdi, appoggiantesi alla formazione gneissica) appariva ancora colla sua pendenza uniforme verso Ovest, come una formazione sola, complessa, con uno spessore enorme, cioè di una diecina di chilometri sino al confine ed, in totale, di una quindicina di chilometri sinchè si immergeva sotto le formazioni calcaree del Secondario dell'alta Valle dell'Ubaye.

Ma intanto la buona semente tettonica era gettata nei campi fecondi della Scienza geologica, dove parecchi aravano in quel tempo nella vasta e difficile regione delle Alpi Occidentali; fra essi più attivo e fortunato l'inge-

VERSANTE MERIDIONALE DEL M. VISO, VISTO DAL VECCHIO RIFUGIO Q. SELLA.

gnere Franchi, pure del R. Ufficio geologico, in alcuni anni di perseveranti ricerche, con felice ritrovamento di fossili e con perspicaci osservazioni stratigrafiche, contribuì efficacemente a sbrogliare la sovraccennata complessa serie scistoso-cristallina, con Pietre verdi, sovrastante alla formazione gneissica, dimostrandone l'età secondaria, segnalandovi varie intercalazioni che vi fanno riconoscere diverse pieghe le quali ne riducono immensamente l'enorme, inammissibile spessore che appariva ai precedenti studiosi.

Infatti, quasi fosse destino che la soluzione del problema geologico in questione procedesse gradatamente con rallentato passo quasi decennale, ecco che dopo i lavori del Sismonda (1866), del Gastaldi (1876) e dello Zaccagna (1887), comparve nel 1898 quello del Franchi, *Sull'età mesozoica della Zona delle Pietre verdi nelle Alpi Occidentali,* dove è data una nuova sezione attraverso le Valli del Po e della Varaița, passante pel Monviso, e dove già sono indicate quattro pieghe principali, tutte rovesciate verso la pianura, che ci spiegano assai logicamente l'apparente complessità della potente serie già delineata dal Gastaldi un ventennio prima.

Per orientamento generale e per riassumere il faticoso lavoro compiuto in diversi tempi e da diversi studiosi, attraverso oltre mezzo secolo di ricerche, di osservazioni, ecc. dopo una sommaria revisione generale del terreno di qua e di là dalle Alpi, pubblicai nel 1913 uno studio sintetico sopra *Les Alpes Occidentales* con una carta geotettonica e nove sezioni geologiche, fra cui l'ultima passa appunto attraverso il gruppo del Monviso (vedi sez. di pag. 2).

Fissate così su sicuri dati positivi le linee fondamentali della costituzione e della geotettonica delle Alpi Cozie, non si ha che da procedere in avvenire a studî ancor più dettagliati, a nuovi ritrovati di fossili, a precisare meglio interpretazioni non ancora ben stabilite e togliere alcuni dubbî. Così, per esempio, se l'anticlinale gneissica della bassa Valle del Po sia unica o duplice; se la formazione di Pietre verdi costituente il Gruppo del Monviso sia da considerarsi come una sola enorme lente complessa (ciò che non è però probabile) con parecchie intercalazioni calcescistose, oppure piuttosto come una zona lentiforme piegata (a C schiacciata) una, due o più volte in complessiva sinclinale coricata; come sembra indicare una certa ripetizione, per quanto irregolare ed intrecciata, nella successione delle varie Pietre verdi (cioè Serpentine, Eufotidi e

FASSO DELLE SAGNETTE VISTO DAL VECCHIO RIFUGIO QUINTINO SELLA.

Prasiniti-Anfiboliti) che si osserva in generale dalla base alla cima del Viso, originando così colla parte inferiore il Viso Mozzo e colla superiore il vero Viso. Così pure se la formazione calcescistosa tagliata dalla Varaita di Chianale sia di costituzione semplice o risulti piuttosto da una o due pieghe minori, e così via.

Ormai insomma il problema generale della costituzione geologica di questa regione alpina è nel complesso risolto; la Sfinge vesuliana ha parlato, il *perchè del Monviso* ebbe adeguata risposta; cioè questa ardita, pluridentata, alta piramide è sorta per un triplice motivo: geologico, tettonico e chimico-fisico; *geologico*, originario, perchè fra gli antichi sedimenti, diventati poi scisti cristallini, si formò un esteso ammasso di quel materiale speciale ma svariato che denominiamo ora complessivamente Pietre verdi, ammasso lentiforme che ebbe il suo maggiore spessore nel punto che possiamo dire vesuliano; *tettonico*, perchè i suoi terreni, formatisi ed a lungo rimasti in fondo al mare in strati quasi orizzontali, vennero poi, per gigantesche pressioni tangenziali-orizzontali, pigiati, corrugati, rovesciati, accavallati e così spinti in alto, a migliaia di metri sopra il livello marino; *chimico-fisico*, perchè dopo tale emersione le Pietre verdi per la loro costituzione chimica silicata e per la loro notevole durezza fisica, cristallina, poterono, assai meglio che non gli scisti circostanti, resistere alle svariate ed intense azioni chimiche e fisiche che vi si verificarono attraverso milioni di anni; quindi esse rimasero spiccatamente sopraelevate, relativamente rialzate, per quanto abruptamente incise e quindi dentellate, mentre le restanti formazioni scistose venivano più o meno abrase, incise, abbassate e morbidamente depresse.

***

Ed ora, quando da qualche punto del piano padano o da qualche cima di montagna contemplo il caratteristico, dentellato, erto, piramidato profilo del Monviso, parmi, socchiudendo gli occhi, quasi sognando, che esso mi narri piano piano la sua lunga storia, la sua origine, le sue svariate trasformazioni, sino al suo superbo presente, accennando poi anche tristamente, al suo lontanissimo avvenire.

Parmi di vedere quegli immensi antichissimi mari dell'*Era primaria* stendentisi a perdita d'occhio dove oggi si ergono maestosamente le Alpi Occidentali e dove invece si andavano allora depositando a poco a poco potenti accumuli di fanghiglie più o meno sabbiose che poi, per complessa azione metamorfica (di calore, di pressione, di gas endogeni, di acque termali, insomma di plutonismo in genere)

diventarono le rocce cristalline dette Gneiss, Micascisti e simili.

Ma verso la fine dell'Era primaria, dopo milioni d'anni di tali continui depositi, ecco per forze endogene rialzarsi alquanto quei fondi di mare, emergere irregolari regioni maremmane, paludose e simili, foggiate a svariati arcipelaghi, dove potè svilupparsi una ricca flora; è il *periodo carbonifero* o *antracolitico*, i cui depositi, trasformati poi in scisti cristallini, inglobano infatti i resti di quegli antichi vegetali, metamorfosati anch'essi naturalmente in antracite e grafite.

Però al grandioso sforzo orogenetico del Permo-carbonifero succedette ben tosto un immenso accasciamento, quasi un gigantesco collasso della crosta terrestre per esaurimento delle sue attività interne; si verificò quindi uno sprofondamento quasi generale; i fondi marini si inabissarono ancor più di prima, per modo che vi si poterono di nuovo depositare, per milioni di anni, durante l'*Era secondaria*, svariate fanghiglie sabbiose, argillose, calcaree, ecc., che si trasformeranno poi in diversi scisti cristallini (i cosidetti Micascisti, Calcescisti, ecc.), fra cui anche si costituirono qua e là, per speciali azioni plutoniche, varie formazioni di prevalente natura silico-magnesiaca che, indurite, diventarono le compatte Pietre verdi.

Ma verso il chiudersi dell'Era secondaria, per il continuo accumularsi delle tensioni interne in tale lunghissimo periodo di relativo riposo e di prevalente sedimentazione, esse acquistarono tanta forza da vincere le pressioni di gravità e da iniziare, per sforzi tangenziali, il corrugamento ed il conseguente sollevamento dell' immensa pila dei terreni primari e secondari già complessivamente metamorfosati, anzi in gran parte già cristallizzati.

Tale intenso, gigantesco movimento surrezionale, svoltosi planimetricamente in grande arcuatura, convessa ad Ovest, e che fece già allora emergere parte notevole della Catena alpina, dopo un certo periodo di rallentamento o riposo (cioè durante il *periodo eocenico*, sul principio dell'*Era terziaria*), si accentuò poi ancora più violentemente, rapidamente ed intensamente, tanto che le rughe prima delineate si accentuarono, nuove se ne formarono e tutte assieme ravvicinate, pigiate e compresse, addensandosi, complicandosi, talora persino accavallandosi, accasciandosi, ribaltando, rovesciandosi talvolta, come onde di un mare pietroso in lenta ma irresistibile tempesta, fecero sorgere definitivamente le Alpi Occidentali sollevandole a diverse migliaia di metri di altezza, quantunque esse rimanessero ancora circondate estesamente dal mare, rodanico ad Ovest, tirreno a Sud e padano ad Est (vedi la sez. di pag. 2).

Per tal modo la regione alpina passò dalla fase sottomarina, sedimentaria, accumulatrice di terreni in migliaia di strati sovrapposti, alla fase emersa continentale e quindi di alterazione, di degradazione, di erosione, di abrasione, di incisione, cioè di distruzione dei terreni prima formati; ciò per l'opera demolitrice incessante e più o meno intensa dei varî agenti fisici e chimici esterni.

È allora che nella regione cozia, frammezzo agli scisti cristallini corrugati, sollevati e rovesciati, cominciò a poco a poco a venire a giorno la complessa, lentiforme intercalazione vesuliana delle Pietre verdi, pel graduale loro smantellamento, in rapporto alla molto maggior resistenza chimico-fisica di queste compatte rocce silicate in confronto di quella delle circostanti tenere rocce calcescistose.

Naturalmente là dove tale formazione rocciosa lentiforme (che pure ha uno sviluppo di quasi una quarantina di chilometri, dalla Val Maira alla Val Germagnasca) era stata più spinta in alto ed era più potente, là essa rimase più elevata, più erta, più acuta; così gradatamente, attraverso i milioni di anni dell'Era terziaria, si delineò e poi sempre più si formò, si individualizzò, si precisò e spiccò la caratteristica piramide pluridentata del Monviso, mentre ancora il mare padano batteva al piede della regione alpina. Riempievasi intanto gradatamente la grande conca padana pel continuo, intenso alluvionamento prodotto dai tanti corsi acquei che dapprima delineavano, poi sempre più incidevano ed allargavano le Valli alpine, portandone a mare l'immenso materiale detritico.

Ma col finire del Terziario, l'aprirsi dell'*Era quaternaria* fu caratterizzato da un nuovo e più potente corrugamento orogenico, formativo; la catena alpina fu sollevata di un buon migliaio di metri; i circostanti mari, rodanico e padano, si ritrassero gradatamente dalle falde alpine, venendo sostituiti da estese regioni pianeggianti, fluvio - lacustri o paludose. Perciò il clima, sino allora piuttosto di tipo oceanico o littoraneo, divenne spiccatamente

continentale; le precipitazioni atmosferiche diventarono molto più abbondanti e prolungate; sulle regioni alpine, tanto sollevate, le nevicate verificaronsi immensamente più lunghe e copiose; la zona delle nevi persistenti si estese e si abbassò tanto che quasi ovunque ne derivarono grandiosi ghiacciai, i quali, incanalati nelle valli maggiori, scesero più o meno rapidamente verso il piano padano.

Fu la grande, complessa, *Epoca glaciale* o *diluvio-glaciale*.

Anche il gruppo del Monviso venne allora coperto da numerosi ghiacciai, incastrati in tutte le sue maggiori depressioni, tra loro collegandosi, discendendo poi come importanti fiumane su ambedue i versanti, occidentale ed orientale; occupando in quest'ultimo caso parte notevole delle Valli alpine del Po e della Varaita; deponendovi largamente un'imponente quantità di materiale morenico, costituito essenzialmente di Pietre verdi; ciò che prova la grandiosità delle degradazioni ed erosioni che subì il Monviso durante tale lunga epoca glaciale (1).

A detto gigantesco ultimo sforzo orogenico succedette, come di solito, una fase di accasciamento per cui la catena alpina si abbassò di nuovo più o meno notevolmente; il regime climatologico perdette un po' del suo antecedente continentalismo, le precipitazioni atmosferiche diminuirono, la zona delle nevi persistenti si elevò e si restrinse; quindi i ghiacciai, meno alimentati, si ingracilirono, si accorciarono, si ritrassero, in gran parte scomparvero e solo alcuni persistettero in forma di piccoli ghiacciaietti riparati nei più alti ed incassati recessi del Monviso.

Migliorata così intanto la climatologia, ritiratisi gradatamente i corsi acquei in alvei sempre più stretti e regolari, scomparse a poco a poco dal piano padano le maremme e le paludi residue del precedente regime marino, ecco che speciali esseri assai intelligenti, uomini selvaggi, provenienti dalle regioni mediterranee e poscia anche dall'Oriente, cominciarono a percorrere tale grande pianura, a risalire poi anche le Valli alpine per la caccia e per la ricerca di materiali duri varî (serpentine, anfiboliti, giadeiti, ecc., quali appunto trovansi nel gruppo del Monviso) e poscia anche di minerali metalliferi, per costruirsene armi ed utensili. Dapprima miseri capannicoli o palafitticoli; in seguito a mano a mano stabilizzandosi, usando la pastorizia, coltivando il terreno essi si civilizzarono; ma per migliaia di anni continuando a guerreggiare fra loro per predominanze e per conquiste territoriali.

Più tardi vennero anche diversi uomini di ingegno per studiare le montagne e per utilizzarne i materiali, specialmente le acque, onde ottenerne forze diverse, luce, irrigazione, ecc., a maggiore incremento della progredita civiltà umana.

Così passarono migliaia di secoli, finchè un seguito di intensi corrugamenti rialzò di nuovo estese regioni, specialmente già collinose o montane, della crosta terrestre, riproducendovi a un dipresso i fenomeni della precedente epoca diluvio-glaciale; per cui l'uomo, già divenuto padrone assoluto sulla Terra, dovette ritrarsi, trasformarsi...

Ma intanto la catena alpina pel continuo, intenso lavoro di degradazione fisico-chimica e di erosione, corrosione, incisione per opera degli agenti esterni, specialmente acquei, veniva a poco a poco abbassata, essendo frattanto i suoi materiali stati portati dai fiumi a mare; per modo che l'Adriatico era già quasi completamente alluvionato, cangiato in lunga e vasta pianura, con un grande delta marginale che si affacciava all'Jonio, tendendo, con altri diversi sfociamenti fluviali, a riempire il bacino mediterraneo e trasformare così la talassica *Tethys* in un immenso piano ondulato paludoso qua e là maremmano.

Lo stesso Monviso, malgrado la resistenza delle sue rocce, veniva ridotto ad un meschino rilievo ruiniforme, appena sporgente da una ondulata regione di scisti cristallini decapitati e costituenti un paesaggio un po' triste, uniforme, meschino residuo di una antica superba catena montuosa.

Allora un senso di freddo e di sgomento mi invase e... mi svegliai dal sogno geologico.

Davanti a me in lontananza, indorato dal sole, il Monviso si ergeva imperturbato, con un vaporoso pennacchio bianco, colla sua solita forma di dentellata piramide acuta frammezzo all'elevata e seghettata cerchia delle Alpi Cozie.

O bel Viso, ornamento delle nostre Alpi Occidentali, Cervino delle Alpi Cozie, Padre del Po, gigantesca Sentinella dei confini d'Italia, Ispiratore del Club Alpino Italiano, Sfinge geologica dei miei anni giovanili, io ti saluto, ti ammiro ed a te inneggio. *Ave Vesule!*

FEDERICO SACCO.

(1) Per dettagli vedi: F. SACCO - *Il Glacialismo nel Gruppo del Monviso* (1927).

(fot. A. Bandini Buti)

MATELLICA - IL GRANDE PONTE E LA CHIUSA SUL SAVIO, COSTRUITI NELLA METÀ DEL CINQUECENTO.

ROMAGNA POCO NOTA

PASSEGGIATA SUL BASSO SAVIO

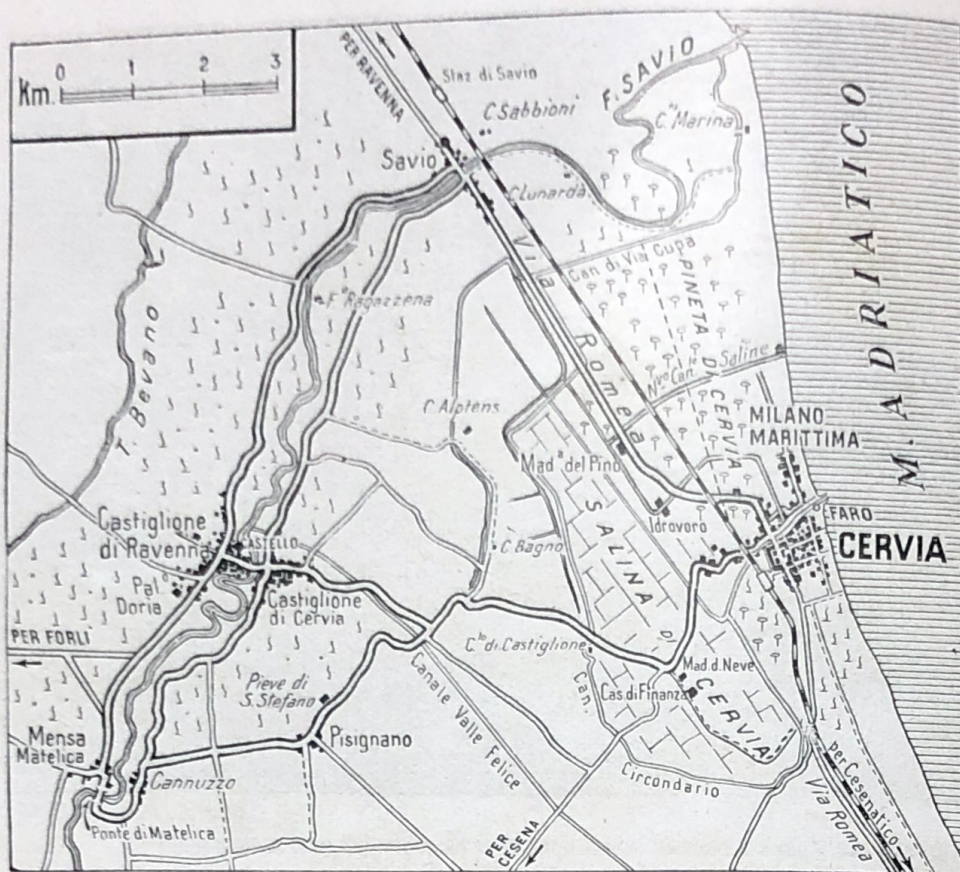
(fot. A. Bandini Buti)

PISIGNANO - FRAMMENTO DI CROCE DEI PRIMI SECOLI DELLA CRISTIANITÀ, NELLA PIEVE DI SANTO STEFANO.

Accade sovente, nella valutazione turistica di una zona, che l'attenzione sia tutta concentrata su certe località che, o per la particolare ricchezza delle attrattive o per il concorso di circostanze più o meno fortuite, son potute assurgere al rango di elementi rappresentativi della regione, e a trascurare altre località che pur presentano risorse non indifferenti e la cui conoscenza richiederebbe un minimo di sacrificio.

Questo accade appunto in quella parte della riviera romagnola che va da Ravenna a Rimini, due città che assorbono meritatamente l'attenzione dei cultori di storia e d'arte, mentre la folla che gremisce il magnifico litorale è avvinta alla suggestione del mare e all'adescamento delle vicende mondane che alla vita balneare sono naturalmente congiunte.

Non sarà dunque inopportuno che, conformemente alla nobile tradizione del Touring, valorizzatore delle bellezze italiche e rivendicatore di quelle ingiustamente neglette, noi accompagniamo il lettore in una passeggiata ideale attraverso la vasta pianura del Basso Savio, che potrà anche serbargli qualche grata sorpresa.

Il fortunato ospite di quella Milano Marittima che snoda i suoi viali e dissemina le sue ville nella litoranea pineta di Cervia, inoltrandosi nella selva potrà giungere a quel termine meridionale di essa, sull'antica strada Romea, in cui, oltre gli erti colonnati dei pini, si scopre la visione delle Saline e della solatia pianura animata qua e là da esili pioppi che sembrano tracciati a punta di pennello. In fondo, la serena chiostra dei monti, dalla

LA ZONA DI CERVIA E DEL BASSO SAVIO.

« azzurra vision di San Marino » a « Bertinoro alto e ridente ».

Squallida pianura! — penserà forse taluno, assuefatto a ben altre attrattive di paesaggio. Eppure no — vedete? — essa ha la sua solennità e il suo fàscino: tersa e quasi diàfana nelle albe rugiadose che segnano il corso dei ruscelli di un tenue fumigare, violacea e sanguigna nei tramonti che accendono i grandi specchi d'acqua delle saline, questa pianura parla allo spirito contemplativo parole sconosciute ai fastosi paesaggi che ammiransi altrove.

***

Volgiamo le spalle al porticciuolo di Cervia, con le sue vele sgargianti, col suo tumulto di reti, di attrezzi, di chiglie riverse al sole, col singolare inganno di quelle massicce strutture che sembrano fortezze e sono innocui magazzini di sale. Salutiamo questa vita operosa e multicolore e inoltriamoci nella pianura solitaria.

La via Salara ci introduce in quel deserto regno del sale, che Carlo Linati già vi descrisse sulle colonne di questa Rivista (1).

Sostiamo. Guardiamoci attorno: immensità, silenzio, e il barbaglio dei bianchi cumuli nel sole. Ebbene, qui sorgeva la vecchia Cervia. Oh, non tanti secoli, ma solo duecento anni fa, sorgeva qui la città invidiata e contesa per il bianco tesoro delle sue saline, la città con le sue case e le sue contrade dai nomi bizzarri (della Gatta Marcia, della Val d'Oca, dei Birri, ecc.), con la sua vita serena e operosa.

Un bel giorno i bravi Cervesi sentirono più forte il richiamo del vicino mare che mandava sino a loro il muglio delle sue procelle e l'àlito ristoratore delle sue brezze. Perchè non portare le tende in riva all'Adriatico, al margine dell'antica foresta, che aveva avuto tanta parte nella loro storia?

Ottenuta, nel 1692, l'autorizzazione del Pontefice, dettero mano alla duplice e simultanea impresa del demolire e del riedificare, cosicchè quella che parrebbe una modernissima audacia americana, la traslazione di una città, avvenne tranquillamente sul finire del XVII sec. in questo remoto angolo di Romagna. Questa riedificazione integrale spiega la struttura geometrica della città serrata da un chiuso quadrilatero di case come da una massiccia bastionata, con le Porte, le strade, il Palazzo Municipale, la Cattedrale disposti in simmetria perfetta.

La località ove sorgeva un tempo la città è ancor oggi denominata « Cervia Vecchia », ma è deserta e silenziosa. Solo una piccola chiesetta resta delle antiche costruzioni: Santa Maria della Neve, ma poco lungi un tronfio palazzotto per le Guardie di Finanza sembra un'ultima mortificazione inflitta dai nuovi tempi al miserabile cimelio.

***

Bella questa strada che si snoda, bianca e battuta, in mezzo alle Saline. Al casello d'u-

(1) CARLO LINATI - *Saline e salinari*, in « Le Vie d'Italia » del marzo 1929, pag. 185.

(fot. A. Bandini Buti)

LA SOLITARIA LOCALITÀ DI «CERVIA VECCHIA» IN MEZZO ALLE SALINE. LA CHIESETTA DI S. MARIA DELLA NEVE È TUTTO CIÒ CHE RESTA DELL'ANTICA CITTÀ TRASFERITASI, TRA LA FINE DEL SEC. XVII E I PRIMI DEL XVIII, IN RIVA ALL'ADRIATICO.

scita, il finanziere si fa innanzi per la verifica di prammatica. Fa due passi senza convinzione, poi ha un blando gesto: avanti!

Anche i ladri di sale, si vede, hanno la loro fisonomia professionale.

Volgiamo ora a sud-ovest, lasciandoci alle spalle la pineta che nereggia in fondo come una grossa linea scura: una pennellataccia marginale data con baldanza novecentesca.

Ed ecco, appena varcato il Canale di Valle

(fot. A. Bandini Buti)

IL FIUME SAVIO E LA MINUSCOLA PINETA DI MATELLICA, IN FONDO LA PITTORESCA BORGATA DI CANNUZZO CON LA CHIESA DELLA MADONNA DEGLI ANGELI.

Felice, la rivelazione tipicamente ravennate: mentre alle nostre spalle si stendono a vista d'occhio le saline e le *larghe*, attorno e davanti a noi è il lieto rigoglio dei campi alberati, che sembrano parati per un giocondo rito, con i festoni delle viti tesi da olmo a olmo, la polposa ricchezza degli orti, la variopinta gaiezza delle coltivazioni.

Ecco il primo paese: Pisignano. Rustico paese, che però ci riserba il suo dono: la Pieve di Santo Stefano. Di essa si ha ricordo sin dal 977 a proposito di alcune terre *sitas in territorio Cessinate plebe Sancti Stefani in Pisiniano*. Nel 1521 fu ricostruita dalle Monache di Santa Lucia di Venezia, come apprendiamo da una lapide, la quale ci informa pure che *questa ecclesia fu ruinata da Gotti*...

PISIGNANO - ALTORILIEVO MITRIACO, NELLA PIEVE DI SANTO STEFANO.

Quali Goti poterono mai compiere tale scempio? Dal Breve di Clemente VIII, con cui le Suore di Santa Lucia di Venezia venivano investite del possesso della Chiesa, apprendiamo che questa era ancora integra nel 1473, quando i Goti erano morti e sepolti da un pezzo. E allora? Ma ecco che lo stesso documento ci informa come qualmente le ottime Suore si fossero coperte di benemerenza per aver curato il restauro del tempio che, « per ingiuria delle guerre e di altre calamità, era diroccato ». Questa dei « Gotti », come quella tuttora viva dei « Vandali », non sarebbe dunque altro che una popolare antonomasia per designare gli agenti della devastazione e della profanazione.

Sono ancora visibili le primitive fondamenta, sulle quali, demoliti gli antichi muri, furono nel 1521 edificate le nuove strutture, salvo che per l'abside, la quale ha forma semicircolare laddove le fondamenta rivelano ancora l'antico tracciato poligonale. L'abside ricostruita venne poi ornata con pregevoli affreschi, che per la vivacità del colore e per vari altri caratteri possono ritenersi della scuola di Cotignola. Ma nel Seicento le belle immagini sparirono sotto la calce, così come tutta la chiesa venne rimaneggiata e deturpata da quei nuovi.... « Gotti » in calzari e giustacuore.

Per fortuna s'è trovato un prete di buon gusto e di fermo proposito, Don Romualdo Turchetti, il quale ne ha curato il sapiente restauro, affidando la resurrezione dei dipinti cinquecenteschi al pittore C. M. Trebbi di Bologna, che ha fatto opera veramente egregia.

Antichi elementi marmorei appaiono qua e là incastrati nelle pareti, ma la scultura più pregevole del luogo è quella che rappresenta il dio Mitra nel rituale atteggiamento di trafiggere il toro. È noto che il culto mitriaco, venuto dalla Persia ed esaltante l'azione e il coraggio, aveva fatto proseliti specialmente nell'esercito romano, cosicchè santuari mitriaci si sono rinvenuti un po' ovunque nelle zone periferiche dell'Impero. Tuttavia questo marmo pisignanese avrebbe speciale pregio perchè per la prima volta la testa del nume solare vi figura incoronata da un nimbo a sette raggi (1).

Non si creda, del resto, che sia questo il solo avanzo dell'epoca imperiale che vanti Pisignano. Ecco infatti, dinanzi alla chiesa, una grossa colonna cilindrica con una scritta alquanto deteriorata, ma in cui scorgesi chiaramente la parola *Caesar*. Certo una pietra mi-

(1) Pericle Ducati - *Rilievo Mitriaco da Pisignano*, in « Felix Ravenna » del 5 gennaio 1912, pag. 191.

liare, e non c'è da stupirsene, chè per questi luoghi — e non lungo il tracciato quasi litoraneo della Romea — doveva passare l'antica Via Regina, che congiungeva Ravenna con Rimini e quivi si innestava nella Via Emilia.

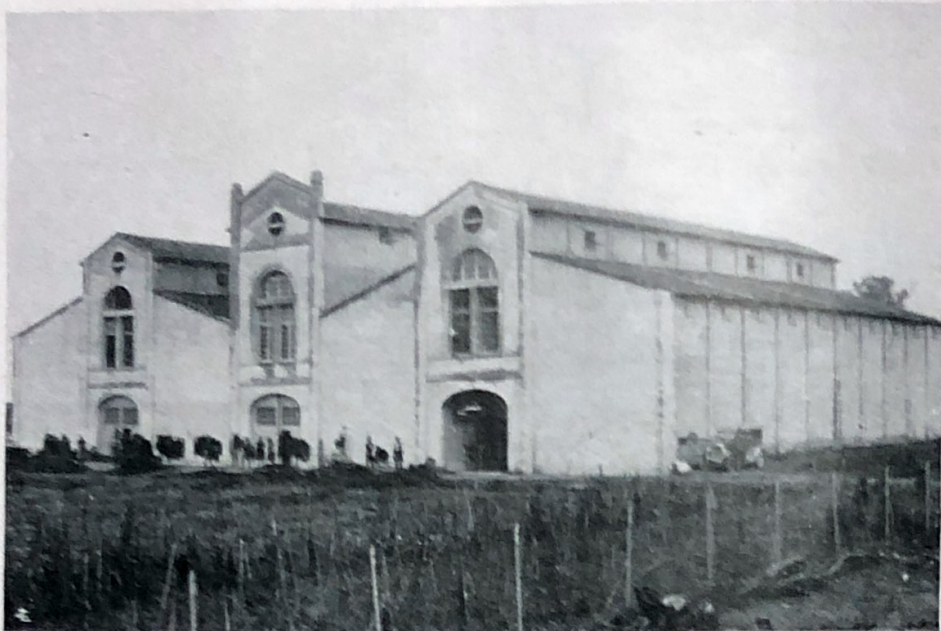
Fu per quella via che Giulio Cesare mosse da Ravenna alla volta del Rubicone? Domande scabrose. Tiriamo innanzi «che la via lunga ne sospigne».

***

Ed ecco il Savio, l'antico *Sapis* che, fratello minore del Tevere, si dipana dai rivoli del Monte Fumaiolo e corre, con uno sviluppo di 99 chilometri, all'Adriatico. Sembra che l'antico nome gli derivi dai pini che ornavano le sue sponde del medio e basso corso, ma ben pochi invero ne sono rimasti, e la sua stessa foce, che pur s'apriva nel cuore dell'antica selva Litana, avviene ora in una deserta pianura compresa fra le due pinete di Cervia e di Ravenna. Ma ecco che, proprio sul nostro cammino, un gruppo di vetusti pini s'aderge in un'ansa del fiume tra Mensa-Matellica e Cannuzzo. Da una sponda, sul verde declivio, la piccola, raccolta pineta, sentinella avanzata nel retroterra della maggiore selva litoranea, dall'altra la chiesa di Santa Maria degli Angeli (vi si conservano due pregevoli angeli intagliati in legno, di maniera berniniana), che col suo borgo pittoresco e il suo contorno di verde, fa bel vedere sull' alta ripa erosa dalle acque.

(fot. A. Bandini Buti)

PISIGNANO - L'ABSIDE DELLA PIEVE DI S. STEFANO, CON GLI AFFRESCHI CINQUECENTESCHI, PROBABILMENTE DELLA SCUOLA DI COTIGNOLA, RESTAURATI DA C. M. TREBBI.

Procediamo ancora e ci appariranno i grandi occhi spalancati del ponte di Matellica, opera ardita e singolare edificata nell'anno 1554 su di un prato per il quale fu fatto passare il fiume, deviandone il corso. A dir vero, questo, che la Principessa Colomba Pamphili fece edificare per frenare le perniciose ire del fiume e per dare l'energia idraulica a un molino che fu per lungo tempo tra i più famosi di Romagna, non è un ponte, ma un duplice arco di trionfo, sotto cui il fiume dantesco è fatto scendere fra due grandi ali di pietra, per una solenne gradinata. Non sono molti anni che alla sommità del ponte potevasi vedere una grande lapide commemorante la sua fondazione. Non sappiamo per quale vicenda la grande lastra marmorea venisse rimossa e spezzata; sta di fatto che l'unico frammento che ora ne resta è conser-

(fot. A. Bandini Buti)

CASTIGLIONE DI RAVENNA - STABILIMENTO DEI FRATELLI SAMA PER L'ESSICCAZIONE DEL TABACCO, UNO DEI MAGGIORI E DEI PIÙ MODERNI D'ITALIA.

vato in un orto delle adiacenze sotto la buona guardia di un vecchio garibaldino che ben volentieri lo mostra, ove ne sia richiesto, non senza prodigarvi una colorita rievocazione delle guerresche vicende di Bezzecca e di Mentana.

Singolare sarebbe l'origine del nome Matellica. Vuolsi che la località ospitasse in antico una casa di ricovero per dementi e che per ciò fosse chiamata Ca' li Matti, poi Calimatti. La trasformazione anagrammatica, stando a certe note di un Ser Nuto di Valdinievole, che nel 1385 risiedeva a Cesena, sarebbe avvenuta in tal modo: « ... *a dì 23 marzo dicto anno, passando per mezo a Calimatti misser lo Papa, et essendo da li Calimattini molto bene accolto, li quali li facevano grande festa et li erano andati a dincontro con rami di fronzute querche, elli, lo Santo Padre, ne fue tanto contento et commosso et gaudioso, che liberoe tutti li pregioni calimattini, et volle che indi innanti, per remuneratione, quello villaggio, non piùe Calimatti, ma Mattilica, s'avesse a vocare ad perpetuam rei memoriam* ».

Di questo cambiamento di nome è poi traccia in un altro singolare documento: un testamento rogato da un Ser Minghino da Val Montone, nel quale a un certo punto leggesi questa curiosa disposizione: « *Item, lascio a Monna Ghita, serochia di mogliama, a remmuneratione di sua servigi, una piccola magione al lato allo ponte dallo grande arco, in Mattilica, vulgo Calimatti, e vuoglio che ella vada tosto ad abitarla, sub conditione però che un' otta innanzi sera ella stea riparata in casa con buoni chiavistelli* ».

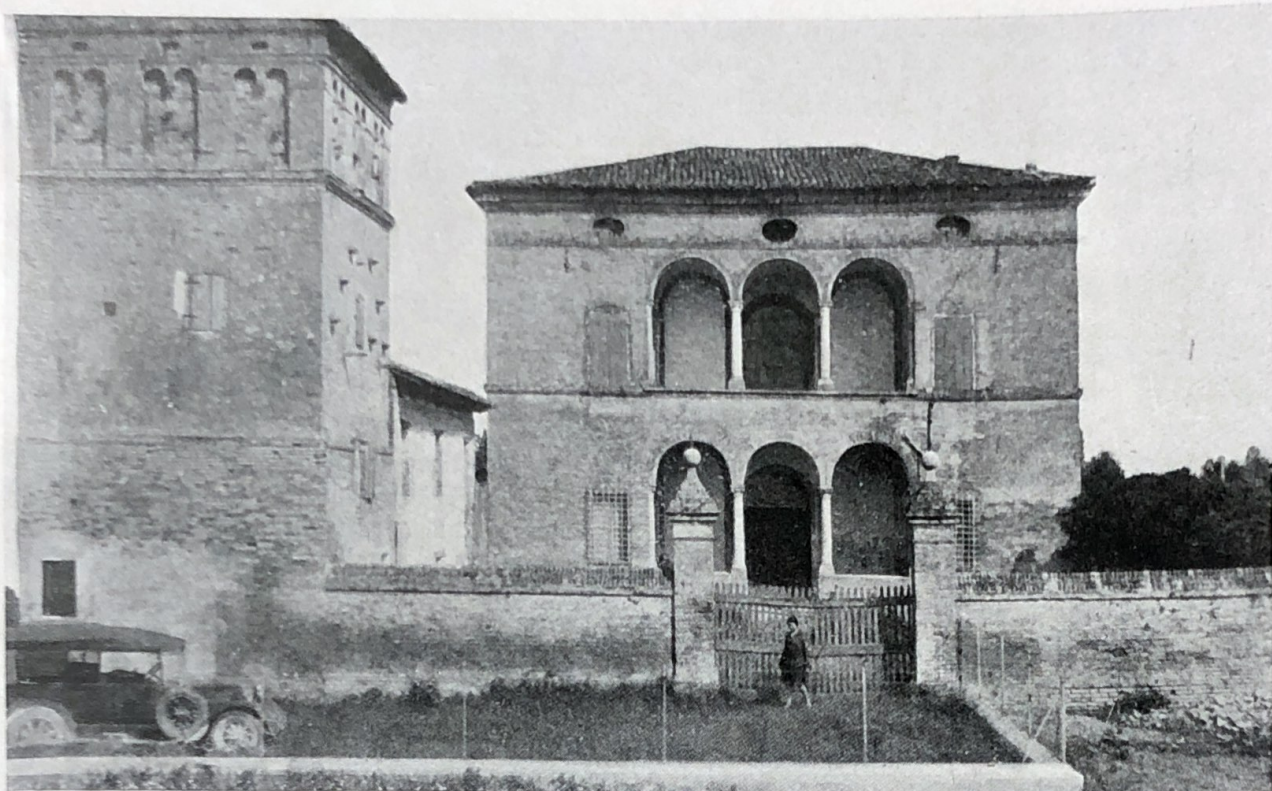
Quale mai doveva essere il motivo di questa preoccupazione del testatore? Forse la discutibile moralità di Monna Ghita? O la minacciosa presenza di quei tali.... « Gotti » di cui abbiamo visto, e che forse non insidiavano soltanto le chiese?

Comunque, nei moderni tempi il piccolo villaggio, sito a sghimbescio nell'antico alveo del fiume, ha ben saputo tutelare la sicurezza vespertina della sua popolazione, istituendo il primo impianto di illuminazione elettrica che si sia avuto nel contado ravennate. Le tremule lampade traevano alimento da una minuscola dinamo mossa dalla ruota del vecchio molino. *O tempora....!* Ora un massiccio alternatore verticale, accoppiato ad una potente turbina, manda i suoi 300 chilowatt ad alimentare lontane attività, non senza stralciarne una congrua parte per fornire luce e... farina alla brava gente del luogo.

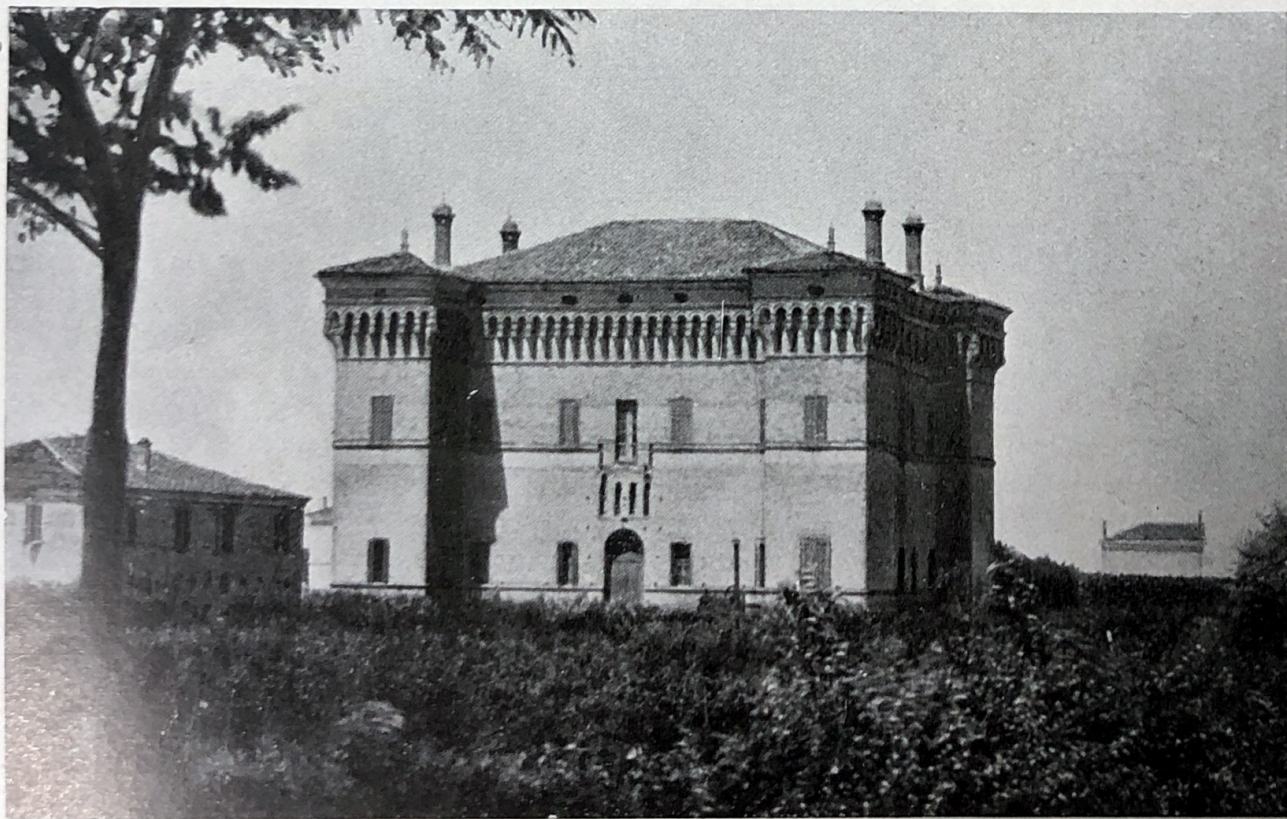
(fot. A. Bandini Buti)

CASTIGLIONE DI RAVENNA - STEMMA DEI CONTI GROSSI NELLA VÒLTA DI UNA SALA DEL CASTELLO.

⁂

Un passo indietro. Mezzo secolo prima che sorgesse il molino di Matellica e che fosse costruito il grande pon-

(*fot. A. Bandini Buti*)

CASTIGLIONE DI RAVENNA - IL PALAZZO DORIA, OPERA SETTECENTESCA, CON L'AGILE LOGGIA E LA TORRE CON REMINISCENZE ROMANICHE.

te omonimo, il patrizio veneto Luigi Diedo aveva costruito, un chilometro più a valle, una chiusa, di cui è ancora qualche traccia, e un molino completamente scomparso. Così pure scomparsa è da qualche anno una cappella intitolata a San Giorgio, che lo stesso patrizio

(*fot. A. Bandini Buti*)

CASTIGLIONE DI RAVENNA - IL CASTELLO, DETTO «PALAZZO DONANZI», COSTRUITO PROBABILMENTE NEL QUATTROCENTO E RIMANEGGIATO NEL TARDO CINQUECENTO.

aveva fatto costruire e ornare di affreschi. Fortunatamente uno studioso del luogo, il dott. Salvatore Morandi, ebbe l'accortezza di ricopiare la lapide della facciata, in cui era ricordato il nome del fondatore e l'anno di fondazione, 1504. La cappella conteneva anche due arche funerarie, entro cui furono rinvenuti ossami con tracce di divise militari. Non è improbabile che ivi trovassero pietosa sepoltura ufficiali dell'esercito di Gioachino Murat, che nel 1815 guerreggiò per tre giorni continui sulle rive del Savio, da Cesena sino a Castiglione, e che, « con gran danno di tutta questa popolazione, aveva formato trincea sul ponte di Matellica e alla Madonna degli Angeli ». Queste informazioni ci sono fornite da un documento dell'archivio parrocchiale di Canuzzo, da cui traspare un sordo rancore verso il « superbo Muratti » e i suoi « barbari napolitani e giacobini », e un vivo compiacimento per il tragico epilogo di Pizzo di Calabria.

Sia perdonato al buon sacerdote questo compiacimento per l' insuccesso della sventurata impresa che pur aveva fatto palpitare di giovanile speranza l'anima di Alessandro Manzoni, e che oggi ci appare come il preludio guerriero del nostro Risorgimento. Ben lo aveva inteso il popolo, che, dopo la disfatta di Tolentino, cantava questo malinconico ritornello:

Tra Macerata e Tolentino
È finito il Re Gioacchino
Tra il Chienti ed il Potenza
È finita l'indipendenza.

Finita? Iniziata se mai. E basterà rievocare, dopo la figura generosa ma un po' fatua del generale francese, quella schietta e ardente del più fulgido eroe italiano: Giuseppe Garibaldi.

Andiamogli dunque incontro, lungo le rive del Savio, per visitare una delle tappe del suo eroico calvario.

***

(*fot. A. Bandini Buti*)

CASTIGLIONE DI RAVENNA - CAMINO DELLA FINE DEL CINQUECENTO, IN UNA SALA DEL CASTELLO. IN ALTO LA LAPIDE CHE RICORDA IL RIMANEGGIAMENTO CINQUECENTESCO DELL'EDIFICIO. SULLA CAPPA LO STEMMA DEI CONTI GROSSI.

Ecco intanto il più grosso centro rurale della zona: Castiglione, o per meglio dire i due Castiglioni: quello di Ravenna e quello di Cervia, appena separati dal fiume.

Il primo s'annunzia da lungi per il massiccio caposaldo del suo castello detto in luogo « Palazzo Bonanzi ». Ma converrà prima volgere uno sguardo a sinistra ove sorge isolato il Palazzo Doria, un palazzotto tarchiato, che, se non presenta verso strada che una parete fredda e uguale, dalla parte opposta prospetta sulla solitudine dei campi un'agile loggetta, di stile rinascimento, che ricorda un poco talune ville palladiane del Vicentino. L' edificio, costruito ai primi del '700, presenta, oltre alla loggia e ad alcune belle inferriate a intrecciò quadrato, una torretta isolata, che, negli archetti binati e nelle lesene della parte superiore, rivela una singolare persistenza romanica. Ma il palazzo, per lungo tempo adibito a fattoria, è ora deserto e trascurato.

Quanta vita ferve invece nel castello che s'incontra più avanti e in cui s'impernia l'attività produttiva di una poderosa azienda rurale! Le torri angolari, i procaci piombatoi, le maschie scarpate, conferiscono alla quadrata mole tutti i caratteri del castello quattrocentesco rimaneggiato successivamente per adeguarlo alla funzione di dimora signorile.

Nel contratto, conservato nell'archivio no-

tarile di Ravenna, con cui il magnifico Cavalier Pietro Grossi, nell'aprile 1560, « *da et concede a finire et stabilire la fabbrica del suo palazzo nella villa di Savio, costa di Ravenna, a maestro Giovane de Jacobo da Canobio* », trovasi esplicitamente indicata la preesistenza dell'edificio e il carattere delle opere affidate al maestro comacino: opere di restauro e, diciamo così, di addomesticamento di questa mole che doveva erigersi torva e massiccia sulla deserta pianura. Non è da escludere che il castello avesse in origine la sua corona di merli, forse abbattuta dallo stesso maestro Giovanni da Cannobio, che eseguì la copertura di tegole ed eresse gli eleganti fumaioli cilindrici. Alcune scanalature sovrastanti alle due porte principali sembrano poi denotare l'antica esistenza del ponte levatoio.

Il rifacimento cinquecentesco ha certo radicalmente cambiato l'interno del castello, di cui ancor oggi le ampie sale, pur trascurate, rivelano i caratteri di una calma signorilità. Ben si comprende dunque come l'ottimo conte Pietro Grossi potesse menar vanto di questa sistemazione come di una costruzione *ex novo* (1), e collocare per ogni dove il suo stemma col leone rampante e il giglio. Fu certo da questa insegna che la località, ricordata nel documento notarile citato semplicemente come *villa del Savio, costa di Ravenna,* e nelle carte della fine del Cinquecento segnalata con la indicazione *Palazzo Grossi* (2), prese il nome di Castel Leone divenuto poi Castiglione.

(*fot. A. Bandini Buti*)

CASTIGLIONE DI RAVENNA - CAMINO DELLA FINE DEL CINQUECENTO, IN UNA SALA DEL CASTELLO, CON LO STEMMA DEI CONTI GROSSI.

Nè la fantasia popolare, che ama circondare i castelli di un alone di mistero e di crudeltà, ha risparmiato questo edificio, per il quale va ancora favoleggiando di trabocchetti, di pozzi guarniti di taglienti lame (*pozz rasùr*), di passaggi sotterranei e di caverne.

Ma ci è facile fugare queste ombre paurose, mirando il fervore d'opere che anima il vetusto edificio, le cui ampie sale sono quasi tutte adibite all' industria del tabacco, benemerenza particolare dei fratelli Sama, proprietari del castello. Ed è per lo stesso scopo che presso l'antica mole aderge la sua linea « novecento » un colossale essiccatoio che copre la bellezza di 3000 metri quadrati ed è considerato uno dei più vasti e dei più moderni d'Italia.

E qual senso di gioiosa ed operosa vita non v' inspira questo bel paesino, che ha visto sorgere negli ultimi anni, attorno al nucleo della vecchia borgata, una folla di case e casette multicolori, sciamanti tra il verde in una lieta febbre di crescenza! Alcune improntate a decoroso senso d' arte, come la nuova sede della Cassa di Risparmio, altre civettuole e spiranti una precoce aria balneare, altre ancora, e sono le più numerose, ostentanti al sole la schietta semplicità della dimora operaia e artigianesca.

Varcato il ponte sul Savio — il che implica il passaggio dal comune di Ravenna a quello di Cervia — eccoci a Castiglione di

(1) Sull'ornata cappa di uno dei due grandi camini che riproduciamo in illustrazione trovasi la seguente epigrafe: *Nobilissimi viri equitis Petri Grossi, ravennati patricii aere, hae positae fuerunt aedes. Anno Saluti MDLXV.*

(2) Cfr.: *Italia* di GIO. ANT. MAGINI. Data in luce da Fabio suo figliuolo. Al Serenissimo-Ferdinando Gonzaga, Duca di Mantova e di Monferrato, etc. - Bononiae - Impensis Ipsius Auctoris Anno MDCX.

La carta geografica N. 36 di questo che può dirsi uno dei primi atlanti che si siano stampati, riproduce la *Romagna olim Flaminia* ed è dedicata all'Ill.mo et R.mo Cardinale Sforza « *che ha hauuta cosi ſegnalata legatione quando lo ſtrenuo ſuo valore eſtirpò da quella tanti banditi...* ». In detta carta, datata dicembre 1598, la località ove sorge ora Castiglione di Ravenna è indicata appunto col nome *Palazzo di grossi* (sic). Scarsissimi appaiono in quella zona i centri abitati, sì che, a guardare quella carta, si ha il senso di una plaga deserta. Trattasi però evidentemente di lacune cartografiche, tanto è vero che non vi si vedono indicate neanche le antiche località di Pisignano, Pieve di S. Stefano, Cannuzzo, ecc. Vi è bensì indicata la cappella di S. Giorgio, ora del tutto scomparsa, della quale abbiamo già fatto cenno.

(*Fot. A. Bandini Buti*)

CANNUZZO - UN SUPERBO ESEMPLARE DI MOBILE RUSTICO ROMAGNOLO, APPARTENENTE AL DOTT. SALVATORE MORANDI.

Cervia, simpatica borgata raccolta attorno alla sua piazzetta con una certa presunzione urbanistica, e che costituiva nel sec. XVIII, stando ad una cronaca del tempo, la « delizia dei facoltosi cervesi che vi si recavano a villeggiare ».

Anche qui la battagliera storia di Romagna ha lasciato la sua impronta, chè fu appunto in questa località che nel 1201 Faentini e Cesenati sbaragliarono, dopo accanita battaglia, Ravennati, Cervesi e Forlimpopolesi coalizzati, aprendosi la via per Cervia, che devastarono in gran parte. Episodio della secolare contesa che s'accanì attorno al bianco tesoro delle saline.

***

Riponiamoci in cammino in direzione della piccola borgata di Savio.

Per breve tratto la strada corre fra bei campi alberati, e sfila dinanzi a casolari spiranti una prosperità laboriosa; poi ecco che le case e il verde si fanno più radi, e la *larga* ravennate appare dietro gli ultimi filari degli olmi. Non è, intendiamoci, lo squallido deserto che in altre parti d'Italia évoca fantasmi di morbo e di miseria: è un mare di zolle malinconico e generoso, che ora fa brillare nel sole le lucenti ferite del vòmero, ora verdeggia del respiro primaverile dei coltivi, ora abbaglia con l'oro compatto delle messi o col giallo arido delle stoppie.

Poi ecco che la strada, dopo aver proceduto per un poco a fianco del sinistro argine del fiume, sale sulle sue capaci spalle ed ivi si snoda tranquilla sino alla borgata di Savio, consentendoci di dominare dall'alto le aperte distese del Ravennate e del Cervese.

Qui entriamo veramente nel regno del silenzio, e apriamo lo spirito all'ampio respiro di questa piana ravennate, che ha qualcosa della solennità del mare e alla quale Paolo Bourget poteva ben invitare «*ceux qui aiment la beauté de la mort* ». Essa ci appare ancora quale la vide lo scrittore francese oltre quarant'anni fa: « *Pas un arbre, sinon le reste d'une noire forêt de pins sur l'horizon* ».

Eccola là, infatti, dinanzi a noi, la nera foresta, dispiegantesi in due lunghe strisce separate dalla nuda plaga che accompagna il Savio alla sua foce. Quivi sorgeva un tempo la pineta di San Giovanni: ora, al di sopra dei campi arati spuntano le vele dei bragozzi che navigano lungo la costa, e per l'aria è l'àlito salso del mare.

Guardiamoci attorno: a destra, oltre gli esili filari dei pioppi, splende il deserto regno del sale; ma più presso a noi, svettano come un'insegna le chiome di grandi alberi: è la Ragazzena, centro di una grande azienda agricola, celebrata per la razionalità delle coltivazioni e per l'ottimo rendimento (1).

Alla nostra sinistra si distende a perdita d'occhio la *larga* ravennate, il ferace deserto che lo sforzo secolare dell'uomo ha redento dall' acquitrino e consegnato al vòmero fecondatore (2). Spùntano all'orizzonte le torri

---

(1) Alla tenuta Ragazzena ebbe ad accennare il dott. VITTORIO MARCHI nel suo articolo *Romagna rurale*, pubblicato ne « Le Vie d'Italia » del giugno 1928, pag. 451.

(2) Per *larga* s'intende, nel Ravennate, il « seminativo nudo » costituito dai terreni bonificati in epoca più o meno recente. La pianura che si scorge dall'argine sinistro del Savio verso Ravenna è in gran parte quella della Valle Standiana il cui risanamento entrò a far parte, nel 1900, del comprensorio della Grande Bonificazione Ravennate con un progetto, ora in gran parte attuato, che rappresenta il più bell'esempio di applicazione simultanea dei varî metodi di bonifica. È questa una delle maggiori glorie della bonifica nella provincia di Ravenna, la quale è, d'altra parte, strettamente legata alla storia della bonificazione italiana. L'attività bonificatrice vi risale infatti al XIV secolo e trovò poi il suo maggiore incremento nella saggezza legislativa di un grande concittadino, Alfredo Baccarini, al quale si deve la prima legge sulle bonifiche in Italia, 25 giugno 1882, n. 869.

Dei 70.000 ettari di terreni di bonifica della bassa pianura ravennate, circa 50.000 sono già sistemati e coltivati con ottimo rendimento, mentre gli altri sono in via di razionale sistemazione. In quanto alla loro fertilità,

e le cupole di Ravenna, ma più verso noi torreggia la basilica bizantina di Classe, alla quale fanno singolare contrasto le fumanti ciminiere e i ponti ferrigni di uno zuccherificio.

In questa pianura solitaria, nella quale un trillo d'allodola assume una vastità conturbatrice e sembra la gàrrula voce del cielo, è tramontato, sotto l'impeto barbarico, il Sacro Romano Impero. Qui veramente vengono al labbro i tragici versi di Giacomo Leopardi:

> ... Or dov'è il suono
> di que' popoli antichi? or dov'è il grido
> de' nostri avi famosi, e il grande impero
> di quella Roma, e l'armi, e il fragorio
> che n'andò per la terra e l'Oceàno?

Ma ecco là un brav'uomo che se ne viene curvo sotto un gran fascio di ramaglie. È reduce dalla pineta, ov'ha esercitato, a torto o a dritto, quell'antico *jus lignandi,* che fu sì una gran provvidenza per la povera gente di tutti i tempi, ma che si risolse anche in una grande calamità per la povera selva.

Fèrmati, brav'uomo! Sai tu che nel luogo ove prendesti gli umili arbusti per il tuo focolare trasse Roma il saldo legno per le sue triremi? E che all'ombra di quegli stessi pini Odoacre sbaragliò l'ultima resistenza imperiale? E che Dante èsule trovò conforto...?

Oh, nulla sa il buon villico, ed è tutto assorto nel faticoso tràino che gli modella nel volto e nelle braccia una plàstica evidenza muscolare. Ma ben gli potrete evocare l'ultimo eroe che consacrò queste terre: Giuseppe Garibaldi. Quello sì che vive ancora nel cuore della gente romagnola, sempre un po' malata di romanticismo, così come Giuseppe Mazzini sembra esprimere ancora la più alta poesia morale e civile.

Fu per questo àrgine infatti che l' Eroe dei due Mondi, dopo aver sostato nella fattoria del Barone Pergami, in località Sabbioni, transitò nell'agosto del 1849, diretto alla Coccolia, sulla strada Ravenna-Forlì, ove quegli scaltri patrioti avevano provveduto, per l'occasione, ad ubbriacare i gendarmi pontifici.

(*fot. A. Bandini Buti*)
MADONNA DEL PINO - IL BEL PORTALE LOMBARDESCO APPLICATO ALLA CHIESA QUATTROCENTESCA.

---

il compianto prof. Bellucci (*Le Bonifiche della provincia di Ravenna*, Catt. Amb. d'Agricoltura, Ravenna, 1925) valutò la loro produttività in 20-30 quintali per ettaro e dimostrò, a rigor di statistica, che quelle terre torbose, se trattate razionalmente, possono rendere ottimamente sin dai primi anni di bonifica. Una delle colture più diffuse in questi terreni è quella dei foraggi, la cui esportazione annua viene calcolata ad oltre 500.000 quintali, ai quali va naturalmente aggiunto il forte consumo locale corrispondente al noto incremento zootecnico romagnolo. Un'altra delle colture diffusissime nelle *larghe*, è quella della barbabietola da zucchero, che vi si produce in quantità tale da non poter essere tutta elaborata dagli zuccherifici della provincia. Il dott. Francesco Dotti (*Coltivazione razionale della barbabietola da zucchero e prove di nuove varietà* - Ravenna, 1927) rilevava poi che, per quel che riguarda le qualità zuccherine, la barbabietola ravennate è al primo posto in Italia col coefficiente di 9,15.

Tutto questo per la *larga*, senza parlare quindi dei 105.064 ettari di zona appoderata, di cui 95.915 ettari dotati di quei filari di « alberi vitati », che sono stati definiti « uno dei maggiori titoli di gloria dell'industria agraria romagnola ». (Dott. M. Marani, *L'industria agraria nelle bonifiche ravennati*, Piacenza, 1927) e che sono parte così tipica di quel paesaggio.

È dunque chiaro che parlare ancora di squallore e di malaria, a proposito di questa pianura, sarebbe prova perlomeno di cognizione.... non aggiornata. Gabriele d'Annunzio sentiva il fàscino della sera ravennate ripensandola « accesa dal fermento dei fieni », senza bisogno di ricorrere al luogo comune di quelle paludi che, se poterono impressionare nel 1863 il Gregorovius e più tardi far sognare il Bourget e il Maurel, non sono oggi che un pio desiderio di fantasie crepuscolari. Nè fantasmi di desolazione, nè vapori palustri: terra ferace, aria purificata, fatica serena e feconda caratterizzano la suggestiva solitudine, che circonda Ravenna e le conserva il suo fàscino antico.

Per quel che riguarda poi questa città, essa è oggi perfettamente attrezzata per offrire al turista tutti i conforti della moderna ospitalità. Presto avrà anche il suo bravo acquedotto, cosicchè quel bel tipo di Marziale non potrebbe più augurarsi di possedervi una cisterna d'acqua anzichè una vigna chè ai suoi tempi — a quel ch'egli ne dice — l'acqua vi si poteva vendere.... meglio del vino: *Sit cisterna mihi quam vinea malo Ravennae - Cum possim multo vendere pluris aqua.*

⁂

Giunti al ponte sul Savio, volgiamo a destra per la bella strada Romea, che ci ricondurrà a Cervia. La passeggiata è stata lunghetta e intramezzata da loquaci soste; ed è probabile che abbiamo fatto un'ora non precisamente meridiana. Forse i plàcidi canali scavati dall'uomo per la redenzione di queste terre, brillano d'un loro riflesso sanguigno: uno d'essi, il principale anzi, ha un sinistro nome, Canale di Via Cupa, che ben s'addice a questa sua veste vesperale e che richiama alla mente una fosca canzone dei vecchi tempi:

Dri da sta strè ch'l'ass ciama la Vi Cuva
Ui stà di brev ch'iss vò pu fê paura;
Dla paura nuiëtar an n'aven
E si' à de piomb a se barattaren (1).

Ma no, ma no, che anche questa del Romagnolo che come la Frode ariostesca: « sotto il mantello — attossicato aveva sempre il coltello », è una leggenda bella e buona. Pensate al 1915: è bastato uno squillo di guerra perchè tutte le fanfare della irrequietezza politica fossero soverchiate; è bastato sostituire la cravatta svolazzante con una mostrina soldatesca, perchè quelle braccia nerborute, impugnassero, oh, non il coltello delle malevoli fantasie, ma la baionetta della rivendicazione italica.

Ma èccoci tornati alla pineta, la quale si distende ora alla nostra sinistra folta e vetusta, mentre a destra ci si presenta quasi timida, col verde tenero e arruffato delle nuove piantagioni.

Un ultimo saluto d'arte ce lo dà questa bella chiesa della Madonna del Pino che prospetta sulla Romea la serenità marmorea del suo portale Rinascimento, certo eseguito da uno di quei lapicidi lombardeschi, che nel Cinquecento erano numerosi in Ravenna. Il portale venne applicato nel 1557 all'edificio costruito nel 1484 dall'eremita côrso Gerolamo Lambertini. La chiesa mostra chiari segni dell'oltraggio del tempo e della negligenza degli uomini: conserva tuttavia, tra l'altro, un cornicione romanico a mattoni, di rustica eleganza, e una lunetta in cotto sorretta da due capitelli, intagliati sui mattoni secondo una tipica consuetudine emiliana.

Era un tempo chiesa ricca e fastosa, congiunta a un cenobio di Carmelitani; ora non vi si celebra che una volta all'anno, la Domenica in Albis, per una caratteristica sagra, che si risolve in pantagruelici convegni tra il verde della pineta.

Veramente in questi ultimi anni i Cervesi se ne son valsi per sciogliere un debito di gratitudine alla memoria del loro ultimo vescovo Federico Foschi, una specie di Myriel locale, la cui salma venne trasferita, nel 1928, nella cappella principale del tempio decorosamente restaurata. È stata anche costituita una Commissione, la quale si propone la rinàscita del tempio e s'è già accinta all'opera con encomiabile alacrità.

⁂

È notte. Fra le chiome dei pini gli uccelli hanno cessato « d'operare ogni lor arte »; solo i grilli dispiegano la loro tremula sinfonia tra l'erba rugiadosa, e al margine dei fossati il laido rospo lancia il suo gorgoglio sonoro alle stelle. Qui è ténebra e pace, ma poco lungi, oltre la verde barriera, ferve la vita serale della Milano Marittima, prima gemma di quel lido romagnolo che sgrana in cospetto dell'Adriatico una collana quasi ininterrotta di luci.

Procediamo ancora lungo la strada Romea e non tarderà ad apparirci, tra le serrate quinte dei platani, la porta settentrionale di Cervia, su cui era un tempo l'epigrafe commemorante la traslazione della città: ora non vi è che la nuda impronta sul marmo, chè le grandi lettere di bronzo furono asportate da certi.... « Gotti » dell'Ottocento scesi in Italia dietro l'aquila napoleonica.

Il porto-canale, che lasciammo festoso di colori e di vita, aderge ora una selva di cúspidi brune contro il cielo stellato.

Siamo tornati al luogo onde partimmo.

La nostra passeggiata è finita.

ANTONIO BANDINI BUTI.

---

(1) « Vicino a questa strada che si chiama la Via Cupa, ci stanno dei bravi che ci vogliono far paura; della paura noi non ne abbiamo e se hanno del piombo ce lo baratteremo ». Olindo Guerrini l'aveva compresa in una rara raccolta di poesie romagnole pubblicata in occasione delle nozze di Bice Carducci. La prof. MARIA SPALLICCI l'ha riportata nel suo libro *La poesia popolare romagnola*. Ed. « La Piè », Forlì, 1921. Pag. 28.

(fot. F. Lembo, Napoli)

CASTELNUOVO DI NAPOLI NEL 1540 (DA UN DISEGNO DI FRANCESCO DE HOLLANDA, BIBLIOTECA DELL'ESCURIAL).

Castelnuovo di Napoli e il suo Maschio

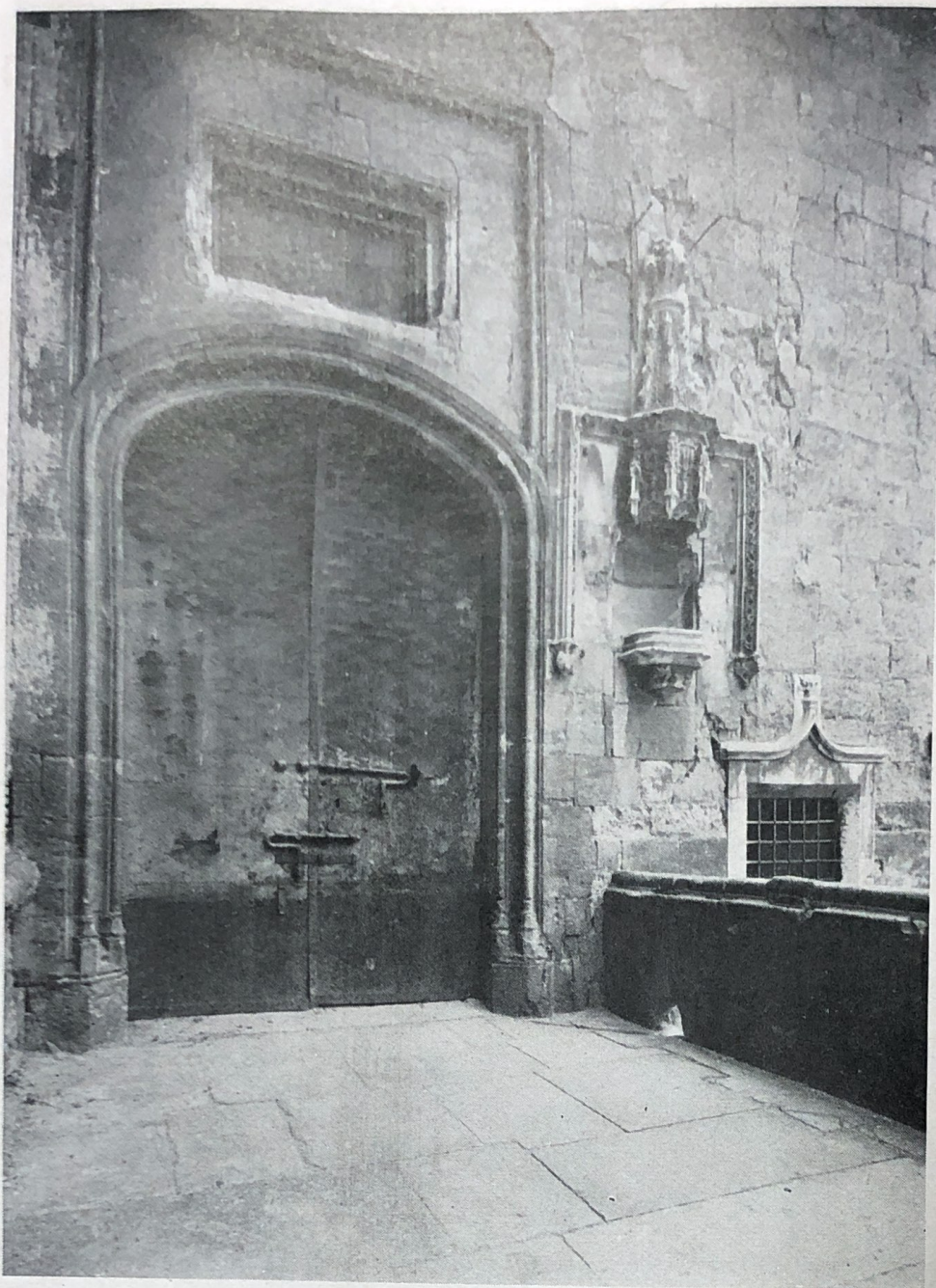
(Epoca angioina ed Epoca aragonese)

Il Castello che Carlo I d'Angiò fece innalzare nel 1279 presso il porto della città, venne piantato sopra un masso roccioso, elevantesi a picco sul mare, che dal lato orientale ne bagnava la base. E tale posizione si mantenne invariata, fino a quando non vi fu costruita dinanzi l'attuale banchina, detta *Molo Beverello;* il che avvenne nel corso del XVI sec., per opera del Governo vicereale spagnuolo.

Alcuni ritengono essere stato in origine lambito dal mare anche il lato verso l'odierna Piazza del Municipio; e questo sarebbe effettivamente avvenuto, se l'antico porto, detto *Portus Vulpulum,* il quale penetrava molto addentro nella terraferma, fosse rimasto qual'era ancora dato di vedere nell'XI sec. (1). Sta però di fatto che, a causa dei continui interrimenti, la configurazione della costa andò gradatamente allineandosi, con l'allontanamento del mare; e già al tempo della fondazione di Castelnuovo, l'antica insenatura era in massima parte sparita, dando luogo al suolo dell'odierna Piazza del Municipio, che, insieme con quello di Via Emanuele Filiberto, costituiva la vastissima Piazza *delle Corregge* (*Platea Corrigiarum*) esterna alle mura della città. Occorre però avvertire che il livello della Piazza antica era notevolmente inferiore a quello di oggi, di modo che la spianata innanzi all'ingresso del Castello soprastava alla Piazza per un'altezza di circa sedici metri.

Larghi e profondi fossati, in cui entrava il mare, cingevano il castello sui tre lati verso terra, per modo che esso veniva interamente circondato dall'acqua, essendo così messo al riparo dalle mine, e reso quasi inaccessibile, per la difficoltà che presentavano i fossi ad essere colmati. Cinque torri, di stupenda altezza, si ergevano agli angoli delle cortine ed ai lati della porta del castello, venendo su dal fondo dei fossati, con basi di molto maggiore ampiezza, fino al piano della soglia, dove, per la rientranza delle mura, si formavano spaziosi terrazzi, in continuazione di altri simili ricorrenti sulle cortine.

Altra torre di minore altezza (della quale è rimasta solamente la base, ricostruita nell'e-

(1) Vedi Pianta di Napoli - Secolo XI - per Bartolommeo Capasso.

PORTA D'INGRESSO ALLA « SALA GRANDE » CON ADIACENTE EDICOLETTA.

chiamati *rivellini*.

Per raggiungere la spianata superiore, partendo dalla Piazza delle Corregge, bisognava compiere la salita della rampa, che tuttora esiste; la quale però è alquanto mutata da quella originaria, principalmente pel fatto che, come si vedrà in appresso, ne fu rialzato notevolmente il piede, venendo così a scemarne la inclinazione.

I fossi e la rampa erano poi protetti da un *vallo*, ossia muro di recinzione, con spalti merlati, che correva in giro a tutta la piazza.

Al formidabile complesso di difese da parte di terra, corrispondeva una posizione verso mare per sè stessa inattaccabile; per cui ad una flotta nemica era tolta qualsiasi possibilità di danneggiare seriamente il castello, con le armi di quei tempi. Altro presidio da questo lato era poi costituito dalla *Torre di S. Venanzio;* la quale, a mo' di antiguardo, sorgeva sopra un isolotto, a brevissima distanza dalla terraferma.

Le mura del castello erano all'esterno tutte rivestite di pietra viva (piperno), come tuttora vedesi nell'intera facciata verso mare, nelle torri (ad eccezione della Torre dell'Oro, pessimamente rifatta, con la sostituzione del tufo al piperno) ed in varî tratti superstiti delle antiche cortine.

Gli architetti di Carlo d'Angiò cercarono di utilizzare al massimo grado la naturale configurazione del suolo, adattando al contorno del masso roccioso la pianta dell'edificio; la quale assunse perciò approssimativa-

poca vicereale) si elevava sul piazzale innanzi all'entrata, a guisa di *rivellino* o *barbacane;* e conteneva una porta col ponte levatoio.

I terrazzi disposti, come si è detto, sull'imbasamento del castello, servivano egregiamente all'impianto delle macchine da gitto (catapulte e baliste), con le quali i difensori della piazza si adoperavano a sconquassare le elèpoli, gli arieti, e gli altri congegni approntati dall'esercito assediante. Questi terrazzi inferiori, cinti da parapetti merlati, costituivano quasi una difesa avanzata rispetto alla merlatura superiore, ricorrente sugli spalti delle torri e delle cortine; ed è perciò che da alcuni antichi scrittori vennero impropriamente

MOSTRE INTRECCIATE DEI VANI SOTTOSTANTI ALLA SCALEA ED ALLA « SALA GRANDE ».

mente la forma di un poligono irregolare, con una forte rientranza nel lato verso mare.

L'appartamento del Sovrano era collocato al primo piano nobile, nel lato prospiciente verso la Piazza delle Corregge, con una bella veduta della piazza, del porto, e della collina di San Martino, mentre altre finestre si aprivano sull'ampio cortile, con esposizione a mezzogiorno. Questo cortile, o piazza d'armi, della larghezza media di circa cinquanta metri, presentava la singolarità di avere uno dei lati (quello a destra entrando) interamente libero da fabbriche, essendovi all'esterno uno dei descritti terrazzi, ed all'interno un portico con terrazzo superiore. Il muro si elevava isolatamente, per l'altezza di due piani, al disopra del portico; ed al terzo ricorreva una galleria con arcatelle a sesto depresso, su pilastrini ottagonali.

All'appartamento del Sovrano si accedeva mediante l'imponente scalèa esterna, nel lato a sinistra del cortile; la quale metteva pure alla Sala Grande, ed alla torre maestra, che in Castelnuovo fu chiamata *Torre di S. Michele*, o *Torre Beverello*.

L'insieme della sala e della torre costituiva il Maschio dell'originario castello, ossia la parte maggiormente fortificata come si rileva dall'eccezionale grossezza delle mura.

Nella *Sala Grande*, così antonomasticamente chiamata, perchè superava in grandezza e magnificenza tutte le altre, soleva il Sovrano riunire i Baroni suoi vassalli, sia per trattare degli affari del Regno, sia per celebrare qualche solenne avvenimento; onde essa fu detta pure *Sala dei Baroni* o *dei Conviti*. Al tempo poi di re Alfonso, si introdusse il nome di *Sala del Trionfo*, dal soggetto di un bassorilievo, che adornava la porta di comunicazione con l'appartamento reale.

Questa magnifica sala fu enormemente danneggiata da un terribile incendio scoppiato il 18 settembre dell'anno 1919. Ma anche quando fosse possibile riparare i danni dell'incendio, non si ritroverebbe certo la Sala Grande del tempo angioino, bensì quella trasformata da Alfonso I d'Aragona, con la costruzione della grandiosa vôlta stellare, su base ottagonale. La sala angioina, avente le pareti rivestite di pietra calcarea di finissima grana, era di forma leggermente rettangolare; mentre quella esistente fu ridotta a quadrato perfetto. Per ottenere ciò, venne smon-

(*fot. R. Waschke, Napoli*)
PORTA DELLA « SALA GRANDE » CHE METTE ALLA SCALA ELICOIDALE.

tato il rivestimento di pietra calcarea nei due lati normali a quello dell'ingresso, sostituendovi dei paramenti di tufo di maggiore grossezza, per modo che la dimensione della sala in questo senso si trovasse ristretta di una quantità uguale alla somma dei due ringrossi; e per l'opposto s'ingrandiva l'altra dimensione, scemando la grossezza del muro nel lato dell'ingresso, nel quale fu parimenti abolito il rivestimento di pietra viva.

Di tale importante trasformazione sono rimaste tracce eloquenti ed indubitabili: 1° nel fatto che, delle quattro pareti della sala, solamente quella di fronte conserva il rivestimento di pietra calcarea, mentre le altre tre sono di tufo, ritrovandosi peraltro la pietra viva nelle scorniciature e negli squarci dei vani; 2° nella verificatasi sovrapposizione del ringrosso della parete sinistra ad un piccolo uscio esistente nella parete di fronte, nonostante che questo fosse stato alquanto ristretto, mediante il trasporto di uno stipite.

Che la vôlta ottagonale, con la galleria in giro all'imposta, sia di epoca posteriore a quella della fondazione, lo dimostrano pure le due sfinestrature ricacciate nel muro esterno verso il mare, al disopra della detta galleria, spezzando col loro contorno la linea della cornicetta terminale.

Quale specie di copertura vi fosse all'epoca angioina non ci è dato purtroppo di sapere; ma in un diploma di Roberto d'Angiò trovasi fatta menzione di una sala magna superiore. Ecco dunque una notizia supremamente interessante; poichè da essa si apprende come esistessero *due sale grandi*, l'una sopra l'altra, secondo un tipo molto adoperato nei castelli francesi; il che ben si accorda con la cospicua altezza della fabbrica (circa ventisette metri), potendo questa opportunamente suddividersi.

Della sala superiore esistono ancora quattro finestre prospicienti verso il mare; e son quelle medesime che illuminano indirettamente la galleria costruita più tardi da Alfonso I d'Aragona.

La sala al primo piano era ottimamente illuminata da quattro grandi aperture, aventi le soglie all'altezza di qualche metro al disopra del pavimento; e da altra, recentemente scoperta, con la soglia quasi alla pari del pavimento. Tra le due aperture, nella parete di fronte, havvi il maestoso camino, e sopra di questo due palchi per i musici, con parapetti finemente intagliati. Ad essi si accedeva mediante scalette elicoidali, di delicata struttura, in pietra calcarea, ora del tutto dirute e impraticabili.

A sinistra del camino, si apre un vano di porta, con scala di discesa al terrazzo della torre e ad una balconata che corre lungo un tratto del muro esterno. Prima però d'infilare la scala, a destra di questa, trovasi un ripiano, con sedile di pietra viva (piperno), egregiamente sagomato, invitante quasi a sostare un po' accanto ad una bocca di pozzo, donde attingevasi l' acqua di freschissima sorgente, zampillante dal vivo della roccia sulla quale il castello era piantato.

La decorazione architettonica di questo vano è quanto di più vago e di più nobile si possa immaginare in tal genere. La combinazione dell'arco acuto e di quello ellittico, che lo sottende, riproduce il motivo dell'arco senese, arricchito qui dall'aggiunta di due archetti semicircolari, che, formati dall'incurvamento delle stesse modanature dell'arco ellittico, e con questo leggiadramente intrecciantisi, vengono ad incontrarsi sopra una mensoletta sospesa.

Altro vano di porta, similmente decorato, si apre nella parete a destra, e dà sopra una bellissima scala elicoidale.

Dalla Sala Grande, attraverso una porta nella parete a sinistra, ed un consecutivo corridoio, si passa nella Torre Beverello, e pro-

(fot. R. Waschke, Napoli)
PORTA DELLA « SALA GRANDE », CHE METTE AL TERRAZZO DELLA TORRE BEVERELLO ED ALLA BALCONATA ESTERNA.

priamente in un'ampia stanza di forma quadra, che è forse quella ricordata col nome di *Stanza degli Angeli*. A lato della quale, ricacciata nella grossezza della muraglia, trovasi una graziosa stanzetta, illuminata da una piccola finestra in alto del muro esterno verso il mare, e fornita di una caratteristica porta d'ingresso.

Nella stessa grossezza di muro, con percorso che gira intorno alla cennata stanzetta, è mirabilmente disposto un passaggio con gradinate, che mena al piano inferiore; dove, per un vano nel muro esterno, s'infila una scala a chiocciola; la quale, girando intorno al pozzo suddetto, scende fino ad un sotterraneo, a livello del mare. Quivi, nella parete a destra, si apre un vano che immette in un cunicolo, dalla cui direzione è facile accorgersi come andasse a sboccare sulla spiaggia del mare, nel sito dove era la così detta *porta del Soccorso*.

Ritornando nella sala, per formarsi un'idea della maestosa decorazione dei vani di finestre, con archi a sesto depresso, bisogna interrogare i pochi frammenti, che rimangono in piedi delle mostre, composte da brevi serie di bastoni e gavetti energicamente sagomati, con basettine e capitelli prismatici, questi ultimi adorni di fogliami semplici, e naturalistici, come usava nel migliore periodo dello stile gotico detto *nobile* (dalla seconda metà del '200 a tutto il '300). Anche le coppie di figure accosciate, al posto dei capitelli, reggenti stemmi e nastri, con motti e sentenze, costituiscono un motivo adoperato fin dal XIII sec., e però quando verrà ripetuto dagli artisti del '400, non per questo diventerà una caratteristica del gotico tardo.

Una mostra molto ben conservata è quella che vedesi all'esterno della porta d'ingresso. Si noti la semplicità, direi quasi l'austerità del profilo di questa mostra: la quale peraltro ci rivela l'affinità estetica con i portali interni, nell'elegante invenzione con cui le sue membrature si biforcano e s'intrecciano, per slanciarsi nella riquadratura superiore.

Meraviglioso è poi veramente, sotto questo riguardo, l'innesto delle due mostre tra la scalèa e l'ingresso al pianterreno della sala. È dunque tutto un insieme di opere d'arte in cui l'effetto deriva quasi esclusivamente dalla bellezza e vigoria del profilo, intimamente connesso alla struttura architettonica, tutto vibrante di chiaroscuro, ed ingentilito solo, per quel tanto che si richiede, dall'intaglio. Quali splendide testimonianze di un' Arte giunta al vertice del suo cammino ascensionale! Donde più tardi s'inizierà un'epoca di decadenza, contrassegnata dall'abuso dell'ornamentazione, e dall'oblio della linea costruttiva.

Esempî caratteristici di produzioni del co-

sì detto gotico *tardo*, fiorito nel XV secolo, ci hanno lasciato gli aragonesi, in alcune opere decorative della parete esterna della sala, verso il cortile (edicoletta, finestrino, verone e pozzo). Notevole, a tal riguardo, è il contrasto tra il menzionato portale dell'ingresso e la frastagliata edicoletta, che vi fu messa accanto da Alfonso I d'Aragona; quello fortemente chiaroscurato, e privo affatto di ornamentazione, riannodantesi alle più schiette produzione del gotico *primitivo*, questa sovraccarica di minutissimi intagli, come un lavoro di oreficeria, genuino rappresentante del gotico *plateresco*.

Se è vero che a Carlo I d'Angiò mancò il tempo di abitare nella reggia di Castelnuovo, ciò non toglie che egli dovesse pur recarsi sovente a visitare i lavori di costruzione, che per suo ordine si andavano ivi compiendo; onde io non so trattenermi dal pensare quanto la severa inquadratura del suddetto portale si attagliasse all' arcigna figura del vincitore di Corradino; mentre la smagliante edicoletta accanto apparisce come il sigillo reale del *Magnanimo*, apposto all'annunzio del mutato orientamento della vita e dell'arte.

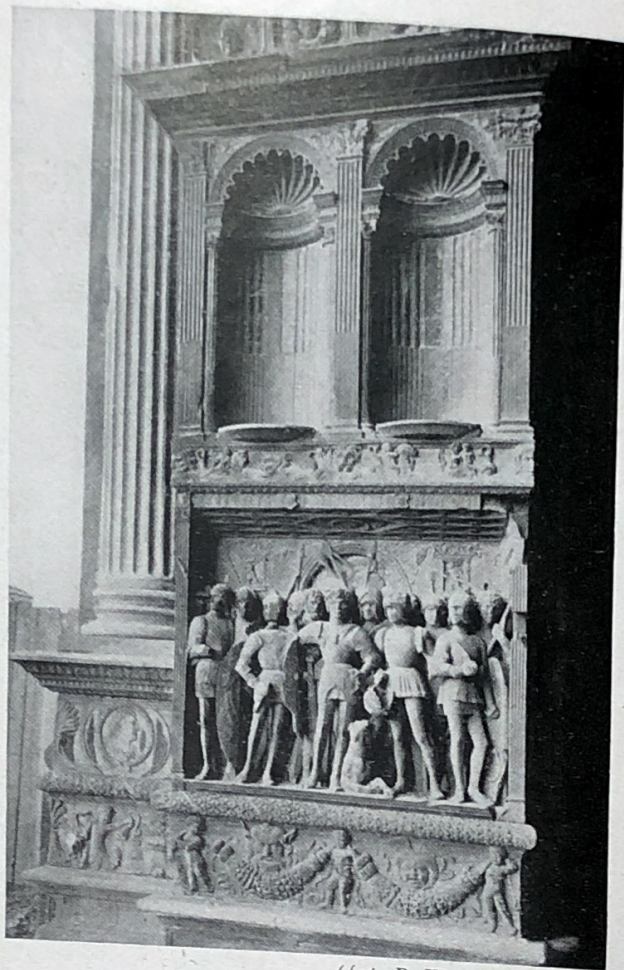
(*fot. R. Waschke, Napoli*)
PARTICOLARE DELL'ARCO TRIONFALE.

***

Lo spirito del Rinascimento, al quale Alfonso I d'Aragona volle che le costruzioni della Reggia si conformassero, importava un definitivo distacco dal gotico del medioevo, ed un ritorno alle fonti dell'arte greco-romana; e di tale indirizzo, che superbamente si affermava nell'Arco Trionfale, si ebbe anche un'eco nell'interno della Sala Grande, con due portali architettati nello stile classico; da uno dei quali, recante nel fregio la rappresentazione di un corteo trionfale, provenne, come si è detto, il nome di *Sala del Trionfo*.

A queste innovazioni di ordine estetico faceva riscontro una completa trasformazione dell'organismo difensivo del castello. Il quale, verso la metà del '400, non era più in grado di resistere all'accresciuta potenza distruttiva delle bocche da fuoco; e però Alfonso I di Aragona decise di costruirvi intorno una nuova cinta di fortificazione, secondo i cànoni dell'arte militare del tempo suo, con quattro bastioni negli angoli, di forma circolare (*torrioni*), e con il fronte verso il parco notevolmente sopraelevato, costituente una fortezza a sè, detta *Cittadella*, la quale aveva una porta munita di ponte levatoio, e difesa da una torre di forma quadrata, sulla spianata della rampa. Nel fronte opposto, verso la Piazza delle Corregge, aprivasi la porta d'ingresso del castello così ampliato, detta *Porta Reale*.

Il tracciato planimetrico di tale procinto si trova esattamente rappresentato nella grande Carta Topografica della Città di Napoli, redatta per incarico dell'Amministrazione del Comune (o *Tribunale di S. Lorenzo*, come allora chiamavasi), da Giovanni Carafa, Duca di Noia, nel 1775, con le additazioni di Niccolò Carletti, dalle quali si rilevano le notizie relative alle origini, tanto del Castello angioino, quanto del procinto aragonese, con le innovazioni apportatevi più tardi da D. Pietro di Toledo.

Una non lieve difficoltà si dovette superare per la formazione del fossato, innanzi alla nuova cinta di fortificazione, là dove il piano di campagna, essendo appena a qualche metro sopra il livello del mare, non rendeva possibile approfondire il cavamento; onde vi si provvide con l'operazione inversa, cioè rialzando il

livello del suolo circostante fino all'orlo del fossato, il quale per tal modo si ebbe la conveniente profondità. Con il castello venne inclusa anche la rampa di accesso; la quale divenne meno acclive, per il verificatosi rialzamento dell'estremità inferiore.

Nella cinta bastionata di Castelnuovo, si ebbe uno dei primi esempî delle nuove opere fortificatorie, con le quali gl' ingegneri italiani del Quattrocento cercarono di dare alle piazze forti una potenza di difesa corrispondente a quella dell'attacco. A ragione quindi nell'epigrafe dettata da Antonio Beccadelli (il *Panormita*), segretario di re Alfonso, e scolpita nell'arco trionfale, si legge:

ALPHONSUS REGUM
PRINCEPS HANC
CONDIDIT ARCEM.

(*fot. R. Waschke, Napoli*)
ARCO TRIONFALE DI ALFONSO I D'ARAGONA, ALL'INGRESSO DEL CASTELLO.

Le quali parole si riferiscono evidentemente alla creazione della nuova cinta di fortificazione, mentre lo stesso Autore, in altro luogo, ci apprende come re Alfonso, avendo così messo a sicuro la reggia, pensasse di restaurarla ed abbellirla, seguendo i precetti di Vitruvio, in modo da farla gareggiare in magnificenza con le più cospicue produzioni dell'antichità.

Il castello angioino, visto da terra, apparve da allora in poi come racchiuso nel procinto creato da Alfonso I d'Aragona, giganteggiando nel mezzo con le sue altissime torri. Il che fece nascere nella mente di qualche scrittore l'idea di assomigliarlo al Maschio dei più antichi castelli medioevali — in essi la parte maggiormente fortificata, consistente in una grande torre, come ad esempio quella del Louvre a Parigi, si elevava proprio nel mezzo della cinta — senza riflettere che nella nuova piazza forte di Castelnuovo si verificava proprio il contrario; cioè a dire che tutto il nerbo della difesa era portato nella cinta esterna di fortificazione, mentre il castello originario perdeva quasi totalmente i caratteri di fortezza, a cominciare dalle maggiori difese dell'ingresso, che cedettero il posto al magnifico arco trionfale.

Quando poi in tempo molto più vicino, cioè nel 1861, venne deliberato l'abbattimento delle fortificazioni circostanti, cominciò a diffon-

dersi il nome di *Maschio angioino*, col quale, aggiungendo errore ad errore, veniva designata la fabbrica in gran parte sconvolta e diruta di quella, che fu la splendida reggia angioino-aragonese.

Pure la sola presenza dell'arco di trionfo, tra le due torri della porta, dovrebbe bastare a ricordarci la profonda trasformazione operatasi nell'originario castello medioevale, fondato da Carlo I d'Angiò, per cui esso avea cessato di essere una vera fortezza, pur conservando buona parte della antica struttura difensiva con la sagoma preminente del maschio ,costituito, come si è detto, dall'insieme della Torre Beverello e della Sala Grande. E chi per poco consideri quella superba mole marmorea, così finemente intagliata, non può fare a meno di ricorrere col pensiero alla cinta esterna di fortificazione, come fu da re Alfonso ordinata. Poichè, a preservare il magnifico e delicato monumento dalle offese dei proiettili, cioè a dire da una immancabile totale distruzione, non bastava certo elevarvi dinanzi una qualunque difesa di cortine e di torri, ma occorreva altresì che il fronte esterno della fortificazione normale all'ingresso fosse efficacemente dominato dai tiri di un'opera maggiormente elevata, per modo che l'esercito assediante si trovasse costretto, per tentare l'espugnazione del castello, a portare l'investimento sul fronte dove tale opera sorgeva; questa funzione era appunto disimpegnata dalla *Cittadella* nel lato verso il Parco. Difatti dai racconti particolareggiati delle lotte svoltesi intorno a Castelnuovo, nei due successivi periodi di guerra, prima tra aragonesi e francesi nel 1495, poi tra francesi e spagnuoli nel 1503, si apprende precisamente questo, che contro la Cittadella si appuntarono gli sforzi dell'esercito assediante. Così, ad esempio, il Guicciardini (Storie Lib. VI): *Consalvo intento all'espugnazione delle castella di Napoli, piantò le artiglierie contro di Castel Nuovo, alle radici del monte di S. Martino, donde di luogo rilevato* (probabilmente l'altura di Echia) *si batteva il muro della Cittadella*.

Ora se le artiglierie del Gran Capitano fossero state puntate contro il fronte nel quale si apre la porta del castello, con l'arco trionfale, molto verosimilmente di questo non sarebbe rimasta pietra su pietra.

Un intimo legame veniva così a stabilirsi tra la esistenza della Cittadella aragonese e la conservazione dell'arco di Trionfo, non potendo questa spiegarsi senza di quella. Per fortuna di tutta la cinta esterna di fortificazione, è rimasta ancora in piedi una parte della Cittadella, col rispettivo fossato, e col ponte che lo cavalca. Non si saprebbe quindi abbastanza raccomandare la più gelosa conservazione di questi avanzi tanto pregevoli, soprattutto perchè essi valgono a spiegarci la struttura difensiva del Castello, della seconda epoca.

ACHILLE STELLA.

L'ASSOCIAZIONE VITALIZIA A RATE

La forma d'Associazione Vitalizia — la cui quota è di **L. 150,20** *per l'Italia* e di lire **250,20** *per l'Estero* — oltre ad essere la più idonea a sostenere gli interessi materiali e morali del Sodalizio, è la più conveniente per il Socio, come quella che — mentre corrisponde all'importo di sole 10 quote annuali — gli assicura in perpetuo i vantaggi riservati a tutti gli Associati nonchè la precedenza nell'invio delle pubblicazioni gratuite, e lo dispensa dal disturbo e dalle spese di periodici rinnovi.

Allo scopo di rendere ancor più accessibile questa privilegiata forma d'Associazione, la Direzione ha disposto che essa possa aver luogo anche con *pagamento rateale*. Per questo occorre versare una prima rata di L. 32,20 (L. 30,20 se già Socio) impegnandosi a versare altre rate di L. 15,— o multiple di L. 15,— fino a raggiungere in un anno la somma di lire 152,20 (L. 150,20, se già Socio). Per l'Estero, la prima rata è di L. 52,20 (per coloro che sono già Soci Annuali o Quinquennali L. 50,20), le rate successive di L. 25,— o multipli fino a raggiungere in un anno la somma di L. 252,20 (per i già Soci L. 250,20).

Al versamento della prima rata verrà rimessa al nuovo iscritto la tessera di Socio Annuale e *solo al versamento dell'ultima rata, il distintivo e la tessera di Socio Vitalizio*. Chi entro i primi dodici mesi dal primo versamento non avesse coperta l'intera quota, verrà considerato come un Socio Annuale che abbia anticipato tante annualità quante sono le quote che costituiscono la somma versata.

CONCORSO FOLCLORISTICO A PREMIO

(L. 100 ogni fotografia pubblicata)

(*fot. Gino Massano*)

SCENE DELLA VITA CAMPAGNOLA TOSCANA: SI FORMA IL PAGLIAIO!

IL PRIMO BIENNIO DI VITA DELL'AZIENDA DELLA STRADA

Nel passaggio dall'VIII al IX anno dell'E. F. nessuna migliore e più degna commemorazione potrebbe farsi della storica data se non raccogliendo in poderosa sintesi le soluzioni apprestate dal Governo Fascista ai più gravi problemi che investono la vita economica della Nazione. Noi vogliamo qui ricordare il problema stradale, avviato a radicale e completa sistemazione con poderosi sforzi, perchè il Touring fin quasi dalle proprie origini lo aveva fatto oggetto dei suoi studî, delle sue invocazioni. Si può quindi pensare con quanto compiacimento, con quanta gratitudine noi registriamo oggi le conquiste già avvenute, e quelle che sapienza tecnica e indomita volontà vanno preparando.

Col titolo: « Relazione sul primo biennio di gestione (1 luglio 1928-30 giugno 1930) » il Direttore Generale dell'Azienda Autonoma Statale della Strada — ing. Pio Calletti — pubblica un documentatissimo resoconto dell'attività dell'Azienda, ricco non solo di dati statistici, tecnici ed economici, ma nutrito anche di osservazioni e commenti dai quali emerge chiaramente quali eccezionali difficoltà sia stata chiamata a superare questa nuova Istituzione. Basterebbe spigolare nel testo della concisa e forbita prosa dell'ing. Calletti per dare ai lettori un'adeguata idea di quella che fu la battaglia combattuta nello scorso biennio dall'Azienda Statale della Strada per vincere gli ostacoli d'ogni sorta che si paravano dinnanzi al suo cammino.

I lettori de «Le Vie d'Italia» già conoscono, da precedenti articoli (1) la genesi dell'Azienda, il suo ordinamento, le sue risorse. Anche sanno quale sia stato il primo indirizzo dell'Azienda per dare sesto alla rete delle Strade Statali, indirizzo che rispondeva a quello dell'intensa propaganda che nel mondo automobilistico si era svolta per ottenere una messa a punto, completa e simultanea, delle grandi arterie automobilistiche. Del tipo di queste sistemazioni si è anche qui dato qualche esempio. Ma la realtà della situazione ben presto s'impose, e richiese un sensibile mutamento di direzione, mutamento nel quale convennero anche i maggiori esponenti dell'automobilismo nazionale. Si rese infatti manifesto che un programma di grandiose « varianti », d'una sistematica soppressione dei passaggi a livello, di generali pavimentazioni d'alto stile, avrebbe assorbite tutte le risorse dell'Azienda, rigorosamente limitate dalla legge costitutiva della stessa, a profitto d'una porzione troppo piccola della rete statale, mentre urgeva portare a condizioni di normale esercizio, cioè senza pericoli e senza polvere, parecchie migliaia di chilometri lungo i quali la circolazione automobilistica ha ormai raggiunto un'intensità apprezzabile, ed insieme occorreva far salvi i fondi indispensabili per una normale manutenzione di tutte le altre strade statali nell'attesa di potere anche per queste provvedere ad un tipo di manutenzione più elevato e moderno.

Grazie a questa tempestiva modificazione d'indirizzo, fu possibile all'Azienda l'estendere largamente la propria azione, ed è con senso di profonda soddisfazione — non disgiunta da una lieta sorpresa — che si leggono le cifre riassuntive delle sistemazioni eseguite dall'Azienda nel corso di ventiquattro mesi, o che si trovano in corso di ultimazione.

Il primo « lotto » di sistemazioni fu appaltato nell'ottobre del 1928 in base a progetti ed offerte presentate dalle Ditte concorrenti; nè si poteva fare altrimenti nell'urgenza di porre mano ai lavori e mentre gli Uffici Compartimentali erano ancora in via di organizzazione. Ma pei lotti successivi le Ditte furono chiamate a fare offerte in base a progetti studiati dagli Uffici Compartimentali, che si possono ormai considerare come in piena efficienza, se anche assai scarsi di personale: chè la nostra burocrazia fa miracoli per questo conto. Parallelamente poi al programma delle generali sistemazioni per le strade più importanti si svolgeva quello dell'ordinamento per l'ordinaria e straordinaria manutenzione per l'intera rete, opera meno appariscente ma non meno necessaria e ardua.

Secondo gli ultimi dati statistici, la re-

(1) *Le Vie d'Italia*, 1928, pag. 703 e segg.; 1929, p. 346.

te delle Strade Statali risulta costituita da N. 137 Strade per uno sviluppo complessivo di km. 20.622, ivi non comprese le lunghezze delle traverse interne per i centri d'oltre 20 mila abitanti. Sono in corso le operazioni di rilevamento e di nuova chilometrazione di tutte le Strade Statali, operazioni da cui potrà derivare una qualche rettifica al totale sviluppo sopra indicato. È poi da tenersi presente che alcuni tronchi formanti parte organica della rete statale sono tuttora in corso di costruzione o semplicemente in progetto, e di questi l'Azienda assumerà la consegna quando i lavori saranno ultimati a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, cui tuttora spettano le nuove costruzioni stradali.

La Relazione che riassumiamo ripartisce le spese stradali in tre capitoli: I - Manutenzione ordinaria; II - Riparazioni straordinarie; III - Sistemazioni Generali.

Ed ecco le cifre riassuntive per ciascuno dei detti capitoli:

I. — MANUTENZIONE ORDINARIA

Impegni di spesa — Esercizio 1928-'29:

Italia Settentrionale	L. 77.531.788	
» Centrale	» 47.151.745	
» Meridionale	» 64.303.934	
		L. 188.987.467
Pei Cantonieri		» 30.674.384
Sommano		L. **219.661.851**

Esercizio 1929-'30

Italia Settentrionale	L. 64.105.559	
» Centrale	» 38.591.088	
» Meridionale	» 70.408.561	
		L. 173.095.208
Pei Cantonieri		» 31.314.112
Sommano		L. **204.409.320**

Sono in servizio N. 4700 Cantonieri, di cui 500 con grado di Capo Cantoniere.

II. — RIPARAZIONI STRAORDINARIE

Impegni di spesa — Esercizio 1928-'29:

Italia Settentrionale	L. 25.326.900	
» Centrale	» 14.094.903	
» Meridionale	» 48.599.449	
		L. **88.021.252**

Esercizio 1929-'30

Italia Settentrionale	L. 16.542.363	
» Centrale	» 8.286.126	
» Meridionale	» 18.826.621	
		» 43.655.110
Totale nel biennio		L. **131.676.362**

III. — SISTEMAZIONI GENERALI

Impegni di spesa (pel biennio):

Italia Settentrionale	L. 350.214.748
» Centrale	» 233.634.210
» Meridionale	» 269.501.183
Totale	L. **853.350.771**

Sono totali imponenti, e l'Azienda ha potuto spiegare un così grande sforzo ricorrendo al credito per taluni pagamenti immediati ed anche pattuendo con le Ditte pagamenti rateali nel corso d'un quindicennio per un notevole gruppo di lavori. La necessità di far presto, di riguadagnare il tempo perduto, giustifica pienamente anche codeste operazioni finanziarie, delle quali si sarebbe volentieri fatto a meno in condizioni meno serrate delle presenti.

Torna di particolare interesse il riassumere qui i concetti tecnici cui l'Azienda si è attenuta nelle sistemazioni generali finora appaltate. Giova premettere che l'Azienda ricevette in consegna le strade ora Statali in parte dal Genio Civile ed in parte dalle Provincie, ma quasi tutte in condizioni assai grame, e per la quasi totalità dotate d'una semplice massicciata al « macadam », senza alcun trattamento di tipo moderno.

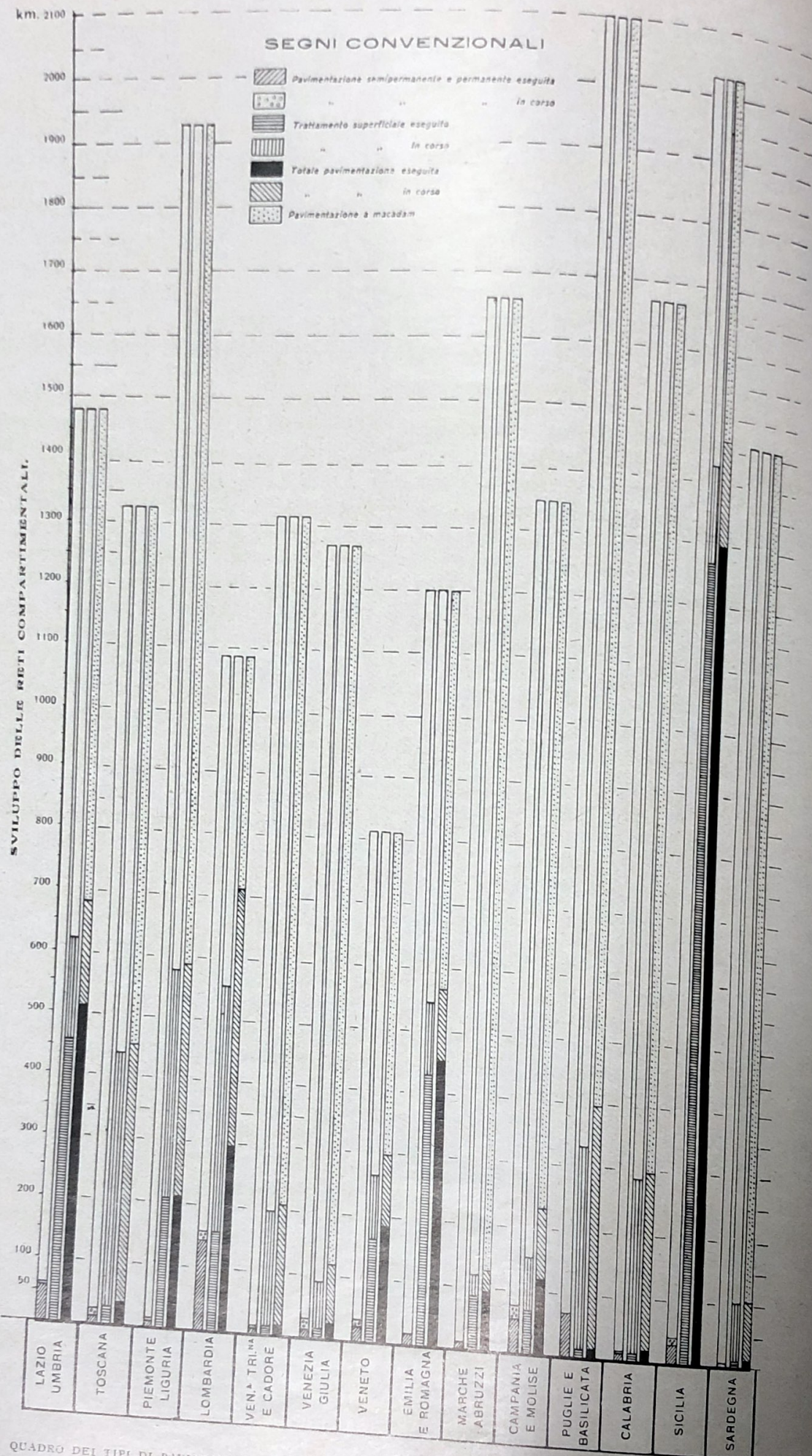
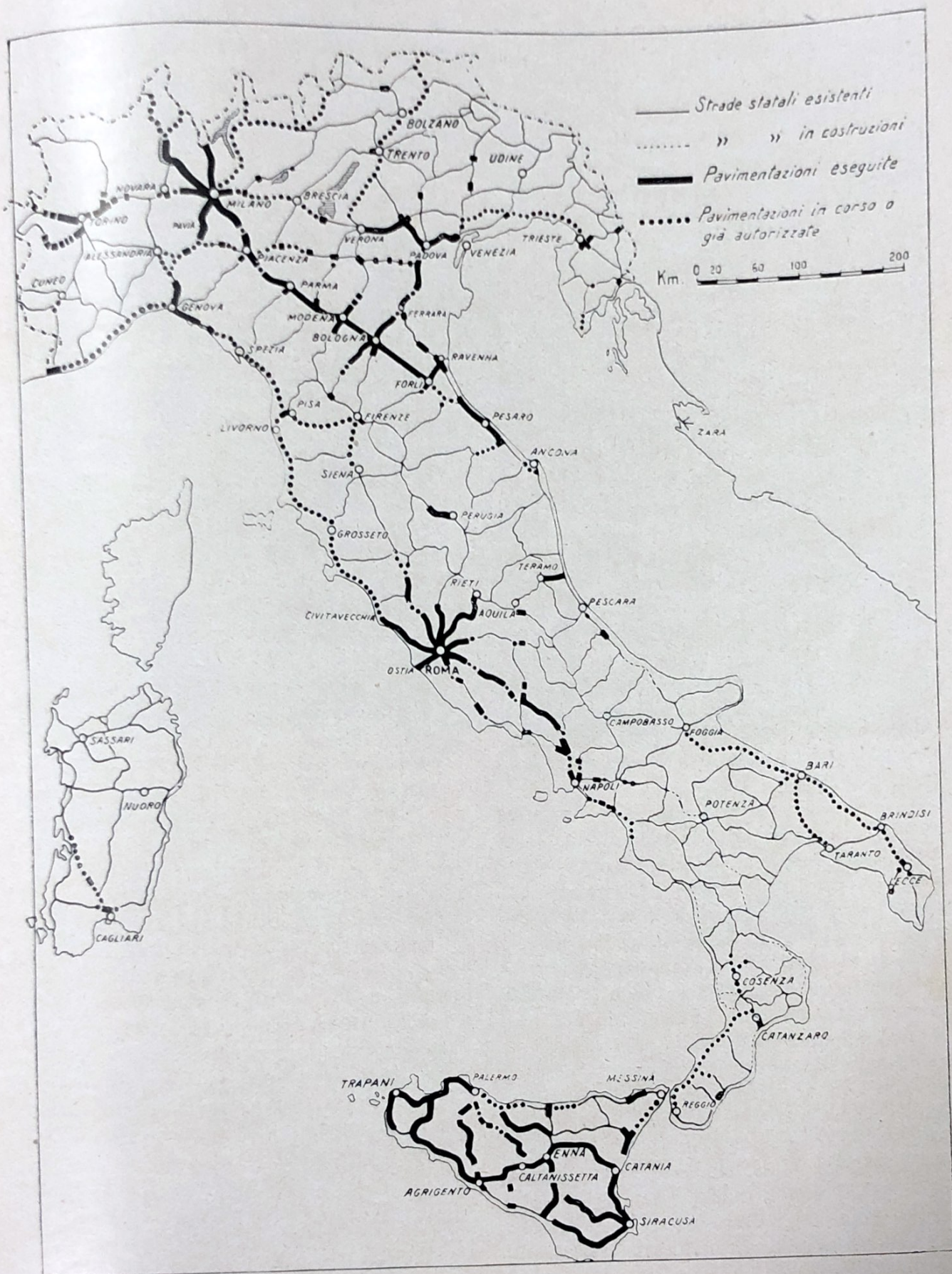
Dei 20.622 chilometri sopradetti, appena 450 chilometri avevano ricevuto una qualche sistemazione, comprendendo in questo termine tanto una modesta catramatura quanto una solida pavimentazione (alla testa, in questa graduazione, la Lombardia e l'Emilia). Praticamente, quindi, era tutto da fare.

L'Azienda non si prefisse, fin da principio, tipi esclusivi di sistemazione, ma accettò e provò tutto quanto veniva proposto dalle Ditte specializzate od era comunque sanzionato dalla pratica nostra od altrui, dando però il massimo sviluppo ai tipi più economici, e ciò per l'evidente e già richiamata necessità di estendere quanto più fosse possibile i benefici delle sistemazioni. A pagina seguente è dato il quadro dei tipi, come viene presentato dalla Relazione.

A) *Trattamenti Superficiali:*

Tipo 1 - Catramatura ad una o più mani	km.	54,100
» 2 - Prima mano catramatura e seconda mano emulsione bituminosa	»	361,338
» 3 - Prima e seconda mano emulsione bituminosa	»	2.355,730
» 4 - Prima mano catramatura e seconda mano bitumatura a caldo	»	85,512
» 5 - Prima mano emulsione bituminosa e seconda mano bitume a caldo	»	43,923
Sommano	km.	2.900,603

B) *Tipi Semipermanenti o Permanenti:*

Tipo 1 - Penetrazione	km.	5,094
» 2 - Manti protettivi speciali	»	31,720
» 3 - Conglomerati bituminosi	»	78,116
» 4 - Asfalto compresso	»	51,367
» 5 - Conglomerati cementizi	»	49,390
» 6 - Selciati e lastricati in pietra dura	»	130,971
Sommano	km.	346,658
In totale	km.	3.247,000

QUADRO DEI TIPI DI PAVIMENTAZIONE STRADALE COME VIENE PRESENTATO DALLA «RELAZIONE».
(*Per ciascun tipo è indicato il numero di chilometri sistemati, od in corso di sistemazione alla data del 30 giugno 1930*).

La consistenza tecnica delle pavimentazioni della RE e delle strade statali dei vari compartimenti al 30 giugno 1930.

I termini tecnici che compaiono in questa enumerazione, meriteranno bene altra volta una spiegazione alla buona. Qui basti richiamare la distinzione fondamentale fra i trattamenti superficiali e le pavimentazioni propriamente dette, siano « permanenti » o « semipermanenti ».

I trattamenti superficiali costituiscono provvedimenti della manutenzione ordinaria, e richiedono non solo una continua manutenzione ma pure frequenti rifacimenti, che possono occorrere a distanze d'alcuni anni, o più volte nello stesso anno, nei casi più sfavorevoli. Se qui figurano sotto il titolo delle « sistemazioni » si è perchè a questi trattamenti superficiali fu sempre necessario premettere un rifacimento *ab imis* delle massicciate cui vanno applicati, sicchè la spesa per metro quadrato, che per la semplice catramatura o bitumatura importerebbe poche lire, venne da questa necessità elevata verso la ventina di lire, ed anche più. Ma così sono assicurate le condizioni iniziali indispensabili per una manutenzione di tipo moderno, alla quale provvederanno poi regolarmente gli Uffici Compartimentali dell'Azienda. Aggiungiamo che la spiccata prevalenza accordata, pei trattamenti superficiali, alla doppia mano d'emulsione bituminosa, deriva dalla grande facilità di queste applicazioni, che si fanno a freddo.

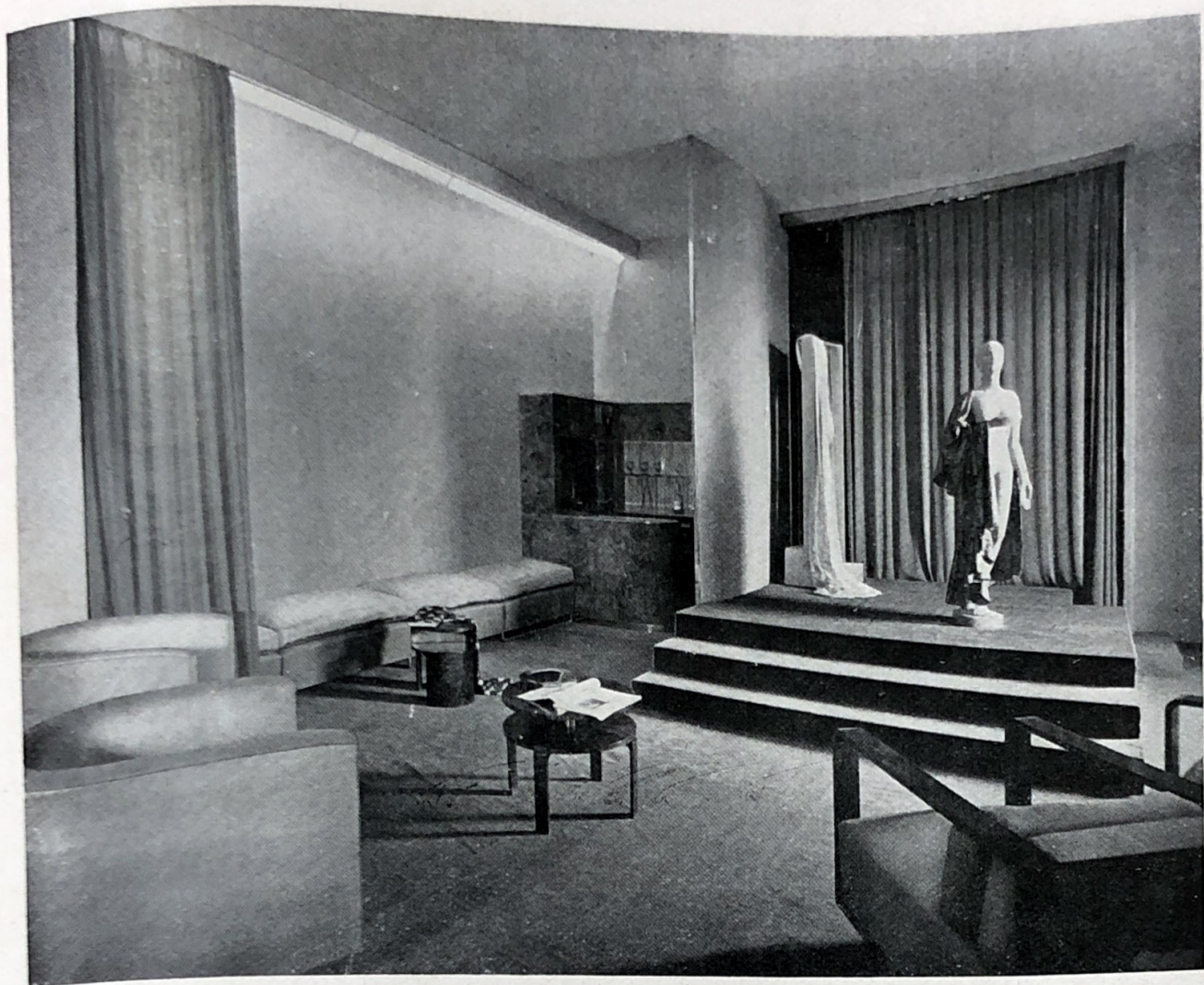
Il pubblico, generalmente, non domanda di più; e quando si vede innanzi una bella carreggiata vestita d'un lucido manto grigionero si loda della « strada asfaltata », senza preoccuparsi di conoscere lo spessore e la durata del manto. Le recriminazioni comincerebbero al manifestarsi dei primi strappi se non venissero prontamente riparati! Per aggiornare la situazione aggiungiamo che, dopo la presentazione di questa Relazione, l'Azienda ha concretato il programma per l'esercizio 1930-31, riguardante la sistemazione d'altri 1544 chilometri di strade, che si troveranno messi a punto per la fine del 1931. A quell'epoca, possiamo dire, tutti i grandi itinerari saranno in ordine, e l'automobilismo ne riceverà un impulso potente. Aggiungiamo che ne guadagnerà non meno il buon nome d'Italia presso gli stranieri, che sempre più numerosi corrono le nostre strade.

Non potremmo tralasciare un richiamo al capitolo, che la Relazione dedica all'« Istituto Sperimentale Stradale del T. C. I. e del R. A. C. I. ». Ricordato che fin dal primo momento di costituzione dell'Azienda questa sentì la necessità di disporre d'un appropriato laboratorio sperimentale, che fosse in grado di fornire all'Azienda elementi sicuri circa la bontà dei materiali stradali e dei tipi di pavimentazione, nonchè di assumere, con sicura competenza ed adatti mezzi tecnici e scientifici ogni opportuna iniziativa per esperienze pratiche su vere e proprie strade, il Relatore richiama con cortesi parole le profferte di collaborazione da parte del Touring e del R. A. C. I., che misero a disposizione dell'Azienda il proprio Istituto Sperimentale Stradale, profferte che addussero ad una Convenzione con l'Azienda per la quale questa riconosce all'Istituto il carattere di proprio organo per la parte sperimentale, mentre contribuisce con un cospicuo canone annuo alle relative spese di gestione. La provvida intesa ha già dato modo d'istituire esperimenti d'una grande importanza lungo un tronco della Strada Statale dei Giovi presso Binasco. Anche questo è un tema che si preannuncia ai lettori per un prossimo futuro.

Non sapremmo meglio chiudere questi cenni sulla poderosa Relazione, che con le parole stesse con cui la conclude l'ing. Calletti:

« Le condizioni nelle quali l'Azienda ha dovuto affrontare il grave compito commessole dalla legge erano tutt'altro che facili: funzionari tecnici di tutti i gradi e categorie che, per quanto animati dalla più fervida ed appassionata volontà, per la più gran parte erano affatto nuovi ai particolari problemi della tecnica stradale moderna; cantonieri stradali non soltanto del tutto ignari dei nuovi metodi di manutenzione delle strade, quanto anche legati a tradizioni sorpassatissime....; imprese di lavori stradali che, salvo singolarissime per quanto notevoli eccezioni, erano generalmente inesperte ed impreparate alla tecnica delle moderne pavimentazioni.

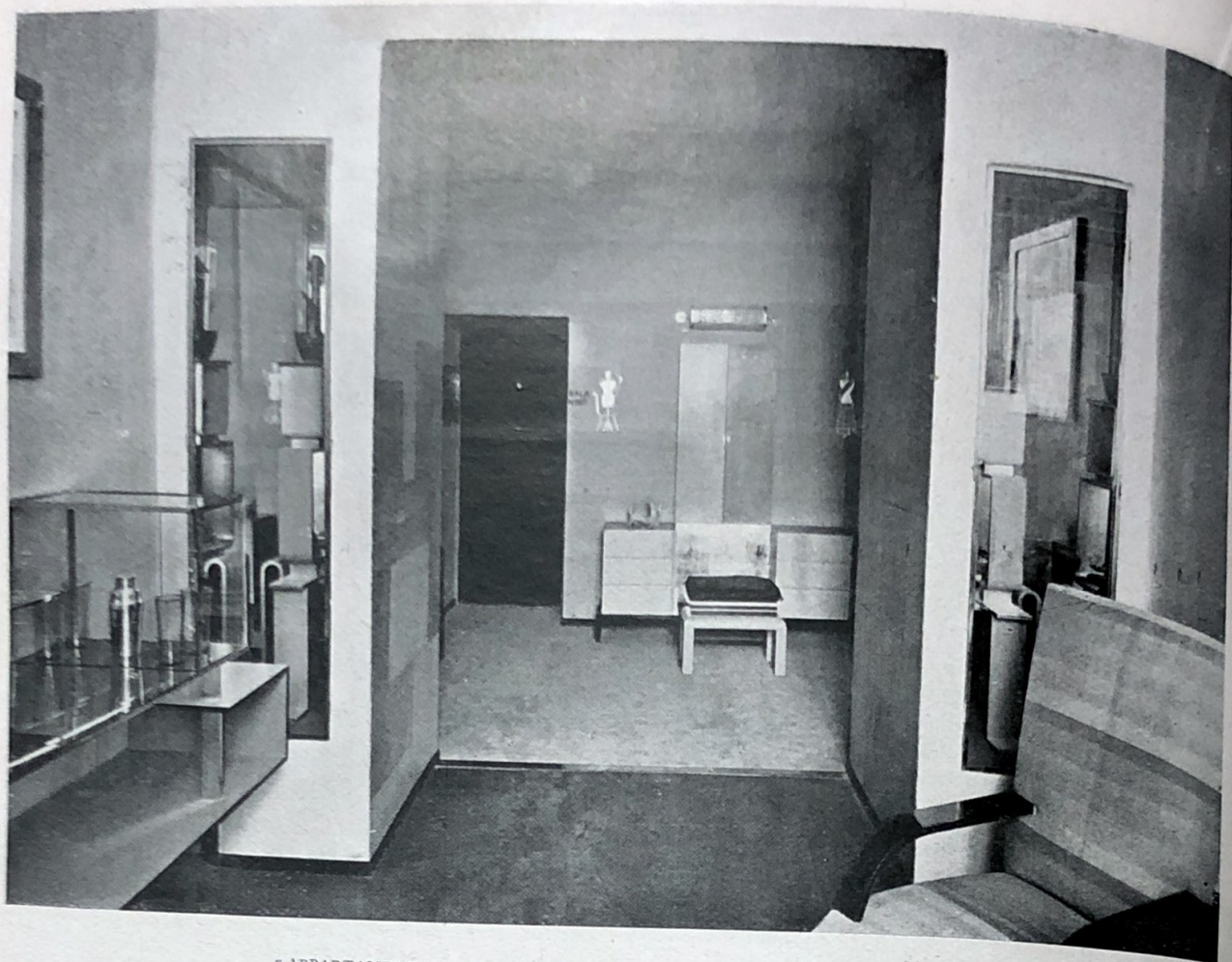
« .... Lo slancio e l'abnegazione dei funzionari tutti dell'Azienda hanno consentito di superare le fasi più aspre del difficile decorso periodo e di conseguire realizzazioni che, per quanto lontane da quella che è la meta da raggiungere, sono per altro apprezzabili e cominciano ad essere praticamente apprezzate dagli utenti stessi delle strade ».

I. VANDONE.

LA «SARTORIA», DEL GRUPPO ARCHITETTI COMASCHI.

IL VOLTO DELLA NOSTRA CASA

La Triennale delle Arti Decorative a Monza

Non vi par di udire ancora gli osanna che salutarono, trent'anni or sono, il sorgere della Nuova Arte, la « vera Arte del secolo », il fantasioso floreale? Se ne eran fatti paladini i maggiori critici, sacerdoti i migliori artisti; fu una dedizione integra e assoluta. S'avevan dogmi universali che andavan dall'abito delle signore all'architettura, dogmi internazionali, dalla Francia all'Italia. Dopo il tenebrore in cui ci aveva lasciato il romanticismo 1860, dopo le fatuità dell'ecclettismo, pareva davvero che l'Arte del Secolo fosse sorta.

In ogni manifestazione esteriore ritrovavate sempre gli stessi elementi: i parrucchieri lanciavano quelle deliziose pettinature a canestro e a padiglione, che poi le modiste ingentilivano con i cappelloni e cappellini di ancor più svariate forme, dalla barchetta al pellicano, naturalmente completati con autentici esemplari della flora e della fauna. E dal capo, giù giù fino ai corpetti, alle maniche, agli strascichi, la sinfonia seguitava sullo stesso tono. Nè la severa letteratura seppe tenersi del tutto estranea a questo andazzo: libri e riviste avevano le illustrazioni, la composizione delle pagine, i titoli e i fregi condotti sullo stesso tipo. E la vostra casa, e la

« APPARTAMENTINO PER SIGNORA », DEGLI ARCHITETTI LARCO E RAVA.

casa di fronte eran costrutte con gli identici svolazzi, con profusione di verdure, rose in ghirlande, viole spalancate, e puttini e donne che si torcevano attorno al portale.

Lo Stile del Nuovo Secolo: come chi dicesse lo stile del '900. Mai, io credo, uno stile decorativo, fu tanto invadente e tiranno, ebbe tanta rapida fortuna. Pareva dovesse prosperare su basi granitiche e superare non gli anni ma i secoli; e invece sono bastati pochi anni perchè fosse sbaragliato e deriso.

Anche oggi si parla di « stile novecento », ma quanto siamo lontani da quelle forme!

⁂

Gran merito, bisogna ammetterlo, toccò ai futuristi. Violenti e ribelli ad ogni costo, battaglieri quant'altri mai, essi contribuirono validamente a salvarci da quella specie di pericolo giallo ch'era diventato il « floreale ». Nè minore merito spettò alla guerra, che ci ricondusse al senso austero della vita, portandoci al disdegno dei fronzoli e delle vacuità.

Ma merito certo maggiore va attribuito al rapido progresso della vita meccanica: le distanze abbreviate in modo quasi fiabesco, la più facile conoscenza di quel che andavan facendo i nostri vicini, l'orientamento degli spiriti verso una concezione utilitaria — sia detto nel senso migliore — della vita.

Ma non bisogna credere che tanto facilmente si sia potuto approdare ad una sicura riva. Perdurava una ostinata e, se volete, anche lusinghiera, mania per l'« antico » di almeno trecent'anni, anche se fabbricato ier l'altro. Malattia contagiosa, codesta, e diffusa specialmente fra le persone assurte a improvvisa fortuna. Nè deve credersi che questa mania sia ancora completamente sparita, pur essendo fortunatamente ridotta a termini molto modesti.

Ebbene, anche contro questa illusione c'è da qualche anno la reazione: ce ne sono anzi due, tendenti tutte a dare ad ogni manifestazione estetica — architettura, decorazione, moda — una unica norma logica, piana, pratica, evidente a tutti. Crediamo utile illustrarle entrambe, pur sommariamente, per il gran pubblico che avrà visitato o visiterà ancora la Mostra di Monza.

Esiste un gruppo di artisti — architetti,

LA «CASA DELLE VACANZE» - SALA DI SOGGIORNO, DEGLI ARCH. GIO. PONTI ED E. LANCIA.

pittori, scultori, decoratori, vetrai, arredatori — i quali si son detti: « È sciocco pretendere di inventare di punto in bianco uno stile. Da che c'è il mondo, lo stile di ogni epoca e di ogni popolo, è venuto fuori da sè, dalle fatali circostanze, dall'ambiente, da un travaglio, da tentativi: sempre, comunque, da una tradizione. Ebbene: cominciamo col riattaccarci alla tradizione ». E si son guardati addietro, ed han visto, ahimè, che la tradizione dei padri — floreale, ecclettismo, romanticismo — non aveva germi sufficientemente vitali. Guardarono ai nonni, e qui trovarono di meglio. Il gusto del tempo dei nostri nonni ha un suo fàscino di reale valore estetico, accoppiato ad una vera praticità. Fu ripresa dunque la strada al punto dove s'erano arrestati i nostri nonni.

Ecco perchè codesta tendenza, che ripresenta motivi di cent'anni or sono — e a volte anche di epoca più antica — è stata subito definita « neoclassica ». Essa riprende forme, colori, gusti del vecchio tempo, passandoli attraverso il vaglio della modernità. Dai cent'anni si può talvolta anche risalire ad epoca più antica, purchè classica, e purchè venga naturalmente rammodernata. Così, senza aver l'aria di inventare di sana pianta, si è riveduto e aggiornato quanto era già stato fatto eseguendolo con una nuova più scrupolosa perfezione tecnica. Cultori di tale tendenza non si trovan solo in Italia: gli Inglesi e gli Americani — che da anni han fatto man bassa del nostro passato, e son golosi e gelosi di quel che possono trarne in architettura come in decorazione, come in arredamento — ci han forse preceduto. Sfogliate le innumerevoli riviste anglosassoni e inglesi che si occupano della casa e del suo arredamento, e vi troverete le prove.

V'ha, poi, l'altra tendenza, che è quella degli intransigenti, degli assoluti. Costoro dicono: « Noi viviamo nel tempo più pratico e ragionato e meccanico che mai sia capitato. Perchè dunque perderci in fronzoli inutili? La casa deve essere ridotta ad una scatola: grandi finestre, perfetta esposizione, massimo rispetto ad ogni prescrizione igienica e socia-

le. Gli impianti che ci possono rendere la vita più comoda debbono avere preferenza assoluta. Niente soprastrutture ingombranti: il mobile sia ridotto alla espressione voluta dalla sua intima effettiva destinazione. Soltanto da una stretta logica e dallo sfruttamento intenso, puro e semplice di ciascun oggetto, può derivare la sua forma logica, viva e ragionata, cruda e perciò « *razionale* ». Questa seconda tendenza, che appunto si battezzò «razionalista», ha naturalmente in quasi dispregio la prima che, pur moderatamente, fa della decorazione fine a se stessa. E poichè i maggiori e migliori seguaci furono i Tedeschi, s'usa definire teutonica la corrente del rigido razionalismo. Certo è ch'essa viene dal nord, e che nel nord conta gran numero di proseliti.

***

La IV Triennale delle Arti Decorative di Monza si può dire abbia rispecchiato essenzialmente codeste due tendenze estetiche. L'ottanta per cento è costituito da espositori italiani che per la maggior parte si schierano nettamente per l'una o per l'altra. I tenaci assertori del passato sono stati esclusi, o soltanto tollerati in casi eccezionalissimi, così come è stata bandita la cosiddetta arte paesana.

Gli ambienti della famosa Villa regale sono irriconoscibili. Tutto l'interno, d'un gusto invero non squisito perchè quasi intieramente rifatto trent'anni fa, è stato accuratamente e provvisoriamente mascherato per la necessità di ottenerne ambienti moderni in una cornice che doveva essere logicamente d'una estrema semplicità.

È noto che le tre prime Esposizioni di Monza furono biennali; ma poi, mutatosi — insieme coi dirigenti — l'indirizzo amministrativo, si pensò opportunamente di renderle triennali. A capo di esse è un Commissario governativo, l'on. Bevione, che si vale, per la parte essenzialmente tecnica, del vecchio Segretario dott. C. Alberto Felice, e di un triumvirato composto dagli architetti Alpago Novello e Ponti, e del pittore Sironi. Sono essi tra i giovani che hanno più contribuito all'affermazione delle tendenze nuovissime. Certo è che nessuno, meglio di questa *gente del mestiere*, avrebbe potuto mettere mano nel vivo del problema.

Problema arduo e vasto. Pensate: coordinare, discernere, raggruppare tutto quanto serve per la vita odierna: dalla casa, in cui abitate, al minimo oggetto di cui vi dovete servire, dal mobile agli utensili, dai gingilli all'acconciatura. E, soprattutto, far vedere al mondo degli increduli e degli avversi che da noi si lavora veramente per creare il nuovo volto della nostra casa.

Orbene, codeste olimpiadi ne sono la miglior fucina. Vedete, del resto, quanto cammino si è fatto da tre anni a questa parte e come il gran pubblico si va orientando, ed apprezza e discerne.

La Triennale di Monza vi presenta tutto quel che potete desiderare per la vostra vita e per i vostri bisogni. E ogni cosa è al suo posto. Perchè, di preferenza, vennero allestiti addirittura ambienti completi, che servissero di modello e di guida. Perfino alcune casette a buon mercato, erette nel folto del magnifico giardino: la Casa delle Vacanze, che le società « La Rinascente » e « De Angeli Frua » vollero presentare su progetti di Gio. Ponti e di Emilio Lancia; e la Casa del Dopolavorista, che la signorina Lovarini ha progettato e arredato integralmente. Ambedue vogliono gareggiare in modernità, comodità, economia: anche economia, perchè non è detto che il nuovo non possa esservi dato a buon mercato. In poco spazio avete tutte le stanze indispensabili per una famigliola. Terza è la Casa Elettrica, ardito e interessante esperimento che la Società Edison ha voluto presentare, affidandosi a un gruppo di architetti rigidamente razionalisti. Lì dentro vi son tutte le applicazioni elettriche che umana mente possa immaginare, in una cornice ultra moderna.

Nelle sale della Villa, poi, troverete una lunga serie di ambienti, più o meno decorati, sempre concepiti con l'intento di presentare nel miglior modo possibile i mobili, gli oggetti e gli impianti delle vostre case. Ciascun tema essendo stato affidato ad un artista delle due citate tendenze, voi ritroverete materia sempre varia e originale. Parecchie sale rivestono, per le decorazioni pittoriche, carattere di eccezionale importanza. Ad esempio, nel grande atrio superiore, il pittore Achille Funi ha condotto un ciclo di storie di Didone; accanto, per citare solo le migliori, v'è una Saletta del Paesaggio Italiano, con vedute di Raffaele De Grada; poi una Sala degli Stucchi, di Gigiotti Zanini; poi la Sala

UNA SALA NELLA «GALLERIA DEI VETRI», ORDINATA DALL'ARCH. BRENNO DEL GIUDICE.

delle Città, con piacevolissime vedute su piastrelle colorate eseguite dal Cantagalli di Firenze. Ma su tutte sovrasta la gran Sala del Marmo Italiano, che l'architetto Giovanni Muzio ha allestito nel salone terreno, completamente trasformato fino a disporvi in fastosa architettura decorativa il più vasto campionario dei marmi nostri, noti ed ignoti.

Molto interessante, trattandosi di un coraggioso inedito esperimento, la Sala dell'Alluminio, dove sono stati foggiati con questo metallo una robusta ed essenziale trama architettonica e qualche mobile. È la migliore dimostrazione del come non sia impossibile sfruttare a scopo decorativo una materia comunemente ritenuta di puro uso industriale.

⁂

Ma più avvincenti, perchè in diretta corrispondenza con la vita comune, sono le numerosissime stanze d'abitazione: camere da letto, spogliatoi, camere da pranzo, sale e salette, studi ed uffici, biblioteche, bars; perfino bars da appartamento, ultima trovata dei buongustai e degli elegantoni. I mobili, i soprammobili e i parati sono sempre creati dalla collaborazione tra l'architetto e l'artefice, e i risultati conseguiti sono la miglior prova di quanto giovi all'arte decorativa un simile affiatamento. Pur divisi nelle diverse tendenze, lombardi e piemontesi, veneti, romani e siciliani lavorano ad inventare e a realizzare. Tra i razionalisti, merita d'esser citato in primo piano il gruppo degli architetti torinesi, solidali e attivissimi; poi un gruppo comasco, che ha voluto allestire una sartoria modello; un gruppo milanese che ci presenta un appartamentino per signora. I neoclassici son più numerosi e contano i loro maggiori centri di lavoro a Milano e a Roma; ma anche il Veneto, e specialmente Udine, è in grande fervore.

Accanto a questi ambienti organicamente concepiti e ordinati, s'è dovuto escogitare il modo di presentare gli oggetti più disparati, vera falange che occupa una lunga serie di sale. Sono le Gallerie della ceramica, dei vetri, degli specchi, dei metalli, dell'illuminazione, delle stoffe, che gli architetti Buzzi, Brenno

«STUDIO», DEGLI ARCH. PAGANO E LEVI-MONTALCINI

Mare: quest'ultima ha mandato un esercito di figurine, a dir vero un po' paesane, ma piacevoli di movenze e di colore.

I maestri muranesi Venini, Cappellin, Barovier, Ferrotoso tengon lo scettro della miglior produzione vetraria; e, non contenti di una reale perfezione di forme, raggiunta negli ultimi anni, tentano nuovi impasti della loro materia, i cosiddetti « vetri pulegosi » e simili, che tanto si prestano ad animar figurine caricaturali, soprattutto di animali. Tien dietro il milanese Pierino Chiesa, artista di una sensibilità piuttosto d'eccezione, un po' sforzata, ma spesso realmente gustosa. Accanto ai vetri, gli specchi; e nella loro Galleria voi vedrete come anche questa sia un'arte di primissimo ordine purchè si ritorni al classico concetto che lo specchio, luce e cornice, deve esser fine a se stesso e contenere in sè tutti i valori decorativi, quali li avrebbe, ad esempio, un quadro o un pannello. Allora, con incorniciature d'argento e con incisioni graffite, voi potrete raggiungere qualsiasi effetto.

Ed eccoci ai metalli: dai preziosi ai più umili, dalla teca dorata al fondale di caminetto di ferro fuso, volgarmente ghisa. Tutto c'è da rifare, ove soccorrano buona volontà, giusto equilibrio e coscienziosa preparazione. Dai servizi da tavola e da caffè alle guarnizioni dei mobili: pensate quant'è grande il campo! In questo, specialmente, Carlo Turina si fa ancora molto onore.

L'illuminazione costituisce poi una delle maggiori trovate della Mostra. Ancora, dacchè era stata inventata la lampadina elettrica, non s'era posto con la dovuta serietà questo problema. In quante case si vedono tuttora lampadari che, un tempo usati a gas, sono stati adattati alla bellemeglio alla nuova destinazione; in quanti salotti si trovano ancora i lodatissimi bracci di ferro battuto, reminiscenze romantiche, muniti di candele di

del Giudice, Cuzzi, Chessa e Turina, Lancia e Baldessari hanno allestito con singolare perizia e con piacevolissimo risultato, e dove tutti gli artefici, dalle ditte più famose ai più umili artigiani, han gareggiato nel presentare quanto di meglio e di più moderno le loro officine han saputo produrre di recente.

Tra le ceramiche, due grandi fabbriche — la Ginori e la Ceramica di Laveno — primeggiano. La Laveno, sotto la guida dell'architetto Andlovitz, va conquistando, con la sua produzione corrente, una sempre maggior simpatia. S'era prima attardata su modelli vieti e banali; ora produce, specie nei materiali di maggior diffusione, pezzi e servizi di gradevolissimo sapore, francamente moderno senza essere avventato. Qui credo che anche il gran pubblico sia stato lietamente sorpreso e convinto, almeno a giudicare dalla entità degli acquisti. Certo è che i prezzi esposti rasentavano quel che si dice il « buon mercato ».

La Richard Ginori è più aristocratica, e vuol seguire una linea di maggior eccezione. L'architetto Ponti, cui si deve tutto quel che di moderno produce la famosa fabbrica, non si preoccupa di un sollecito rinnovamento e si indugia volentieri, mutando appena toni, colori e materie, su motivi che gli sono cari da tempo. Fra gli altri ceramisti, si fanno apprezzare Cantagalli di Firenze, Lenci di Torino, e la fabbrica salernitana di Vietri sul

UNA SALA DELLA SEZIONE AUSTRIACA.

legno simulanti il sego gocciolante, con tanto di lampadina elettrica sul cimiero! Ebbene, guardatevi attorno in questa lunga galleria, e converrete che il problema è stato affrontato almeno con franca sincerità, sfruttando sì l'elemento generatore della luce, ma integrandolo con ragionata parsimonia di supporti e di metalli: l'indispensabile, e nulla più.

Infine, le stoffe. Un architetto trentino, Luciano Baldessari, s'è da qualche anno specializzato nell'allestimento di stoffe, parati e ricami. Anche a Monza si ritrova la sua opera di abile scenografo: chè certo meglio non si sarebbe potuto disporre una così varia produzione, dai merletti di Jesurum ai tessuti di Como, agli stampati di Firenze. Gran parte di questa copiosa e interessante materia può vedersi addirittura in opera in più d'una sala della Mostra: così le recenti stoffe, stampate dalla Frua De Angeli, su disegni modernissimi.

Bisogna ancora dir qualcosa delle Scuole d'Arte. Ne esistono a Monza stessa, a Càscina, a Firenze, a Padova. Affidate a maestri francamente moderni, tengono dietro con onore a quanto si va facendo per la causa comune. V'ha poi l'Ente Nazionale delle Piccole Industrie, diretto da Giovanni Guerrini, che, attraverso i migliori modelli che s'è accaparrati col sistema dei periodici concorsi, ha allestito una sala gremita di ottima roba, soprattutto magnificamente eseguita: dal mobile, al metallo, alle stoffe.

Passiamo ad altri campi. In due di essi, e di grande portata, l'arte italiana spaziò per secoli imbattibile: quello dell'arte sacra e quello dell'arte del giardino, ahimè, specie la prima, cadute in una squallida trascuranza.

Un gran giardino, tutti lo sanno, c'è sempre stato a Monza, ma solo stavolta, con una serie di ingegnose trovate, si è costretto il pubblico a girarlo e rigirarlo a fondo. Lo han reso interessante con le Ville già ricordate, con numerosi chioschi, con fontane, ma soprattutto con una mostra permanente e stagionale di fiori e di piante d'ogni specie. Al Direttorio dell'Esposizione si è alleata la Società Orticola Lombarda, che ha saputo crearvi modellini di giardini, rallegrati da statue di pietra tenera di Vicenza. Gli architetti Buzzi e Minali ne sono stati gli animatori. Le città di Milano e di Genova, valendosi degli imponenti mezzi a loro disposizione, han fatto allestire graziose aiuole.

Per quel che riguarda l'arte sacra, a Monza si è fatto un audace tentativo di rinnovamento. Poche cose, ma significative: ostensori, pissidi, candelieri, croci, perfino paliotti, mobili e suppellettili da sacristia, francamente modernizzati, pur con le debite cautele. Di

questi va attribuito il merito principalissimo agli architetti Cabiati, Marchetti e Ratti, che sono riusciti ad imporsi all'attenzione degli industriali e del pubblico.

In un altro campo, quello dell'arredamento interno delle navi, l'arte italiana dovrebbe far da padrona, a patto però di sapersi rinnovare arditamente. A Monza s'è tentato, in questo campo di fare qualche cosa, allestendo cabine comuni e di lusso: di metallo le prime, con grande sfoggio di legni preziosi le seconde. Nè ci si deve rammaricare di questi tentativi, anche se praticamente inferiori al comune desiderio.

***

Resta da dir degli stranieri. La Mostra di Monza è internazionale per sua natura originaria, come la consorella parigina, e parecchie son le Nazioni che vi han preso parte fedelmente sin dall'inizio. L'ultima volta, impressionò sopra le altre la Germania, veramente all'avanguardia, presentatasi sotto le direttive di un insigne maestro: l'architetto Bruno Paul. Tanto all'avanguardia era, da suscitar una coorte di imitatori. Ricordo specialmente stoffe, e lampade, e vetri di un sapore moderno pieno di spirito e veramente eccezionale. Stavolta, invece, ecco due sole stanze, dove stanno esposti apparecchi da laboratorio, strumenti elettrici, fotografie, nudi e crudi. L'Austria occupa maggior spazio, e tien dietro degnamente come gusto e presentazione.

La Svezia e la Danimarca presentano i pur sempre famosi vetri e ceramiche, esemplari moderni e squisiti, ma tuttavia intonati sulla stessa gamma. L'Ungheria, che un tempo eravamo abituati a considerare in primo piano, stavolta è sembrata a tutti in arretrato. Pure, suppergiù, gli organizzatori sono sempre gli stessi eccellenti maestri. L'Inghilterra, con quel suo piglio disinvolto, presenta soprattutto manifesti reclamistici, non nuovissimi, ma sempre gustosi, e disposti con arte e con qualche felice trovata. La Francia e il Belgio sono apparsi in arretrato di almeno vent'anni. Se togliete qualche mobile o qualche metallo, per il resto non c'è proprio nulla da imparare. Così può dirsi per la Russia. Il Brasile, le cui sale furono allestite da un architetto italiano, il Buzzi, ha mandato un gruppo di mobili, interessanti soprattutto per l'impiego di magnifici legni, da noi non ancora conosciuti.

COPPA DI CRISTALLO ESEGUITA DALLA DITTA FONTANA, SU DISEGNO DI GIO. PONTI.

Dirò, a titolo di conclusione, che, visitando la Triennale di Monza con animo scevro da preconcetti, e prescindendo da quel tanto che inevitabilmente può esservi di non riuscito o magari di sgradevole, vedrete che il tanto discusso « novecento » nostro non è per una buona metà che il ritorno alla più sincera tradizione italiana. Da un più intimo accordo tra questi « neoclassici » novecentisti e i più rigidi « razionalisti », da una più larga visione dei problemi imposti e dei risultati raggiunti, finirà col sorgere la vera arte del nostro tempo, quella che potrà davvero rinnovare il volto delle nostre case.

FERDINANDO REGGIORI.

(Fot. di G. Bombelli, Milano)

Divagazioni sulla razza e la civiltà mediterranee

Fino a trent'anni fa era generalmente ammesso che il grande ceppo della razza caucasica si dividesse in tre gruppi principali: camitico, semitico e giapetico (o ario, indogermanico, meglio indoeuropeo che chiamar si volesse). E da quest'ultimo gruppo, e precisamente dal ramo denominato greco-italico, la cui immigrazione si faceva risalire al principio del secondo millennio avanti l'Era volgare, sarebbe derivato il fenomeno della splendida civiltà greco-latina. Tutti gli altri rami di Indoeuropei (Traco-illirici, Celti, Germani e Letto-slavi) per lungo tempo rimasero in uno stato semi-selvaggio con civiltà appena neolitica. Per lungo volgere di secoli non poterono progredire di pari passo con i confratelli meridionali, di modo che la conquista romana li trovò bensì nell'uso del ferro e nell'esercizio di qualche industria, anche bene sviluppata, come lo attesta la ricca messe di suppellettili, ma in piena preistoria.

In piena preistoria. Perchè nessun poeta o scrittore nazionale, nessun documento, nessun libro sacro, nessun monumento artistico ne rivelava le gesta, le leggi, gli usi, le credenze religiose. Non la minima traccia di disposizioni letterarie; il bisogno di estrinsecazione artistica, più che altro ornamentale, limitato agli oggetti di uso domestico e personale. Le cognizioni tecniche si esaurivano nella lavorazione dei metalli, senza però che degli strumenti metallici si intuisse la immensa utilità e si pensase ad avvalersene per scopi costruttivi. Effimero e deperibilissimo era il materiale delle loro abitazioni: non conoscevano la costruzione del muro con pietre o con terra cotta al sole.

Nessuna personalità emerge dalla vita di quei popoli, nessuna azione di singoli individui. E l'assenza di ogni personalità è appunto la caratteristica principale della preistoria, che non sia ancora mitologia. La loro storia comincia solo quando ed in quanto quelle orde vennero a cozzare con le legioni romane, e in un primo tempo magari a travolgerle con il loro impeto selvaggio. Ma circa quanto avvenne presso quelle genti nei lunghi secoli che precedettero la presa di contatto coi conquistatori romani, regnano le tenebre più impenetrabili. E anche dopo, per altri sei o sette secoli, tutto che di loro sappiamo proviene dagli scrittori greci e latini.

Fra tante stirpi indoeuropee immigrate, ai soli Greco-italici, e precipuamente al popolo degli Elleni, sarebbe dunque stato destinato di elevarsi sopra il livello degli altri e concesso, quasi per miracolo, il genio, sia pur fecondato da influenze orientali, di meravigliosamente sviluppare tutte le arti, le lette-

SCHIZZO ETNOGRAFICO DELLA REGIONE DELL'INDO-KUSH, SEDE ORIGINARIA DELLA RAZZA EURASICA.

re, le scienze e di lasciare in eredità al mondo sì gran copia di monumenti, che sfidano i secoli.

* * *

Questa tesi, oltre che essere insostenibile, si dissolve al lume della moderna archeologia. Di fatto i recenti ritrovamenti nella Mesopotamia, nella Caria, e gli scavi nell'isola di Creta, integrati da profondi studi antropologici e da accurate indagini nel campo della etnologia comparata, hanno sfatato quella leggenda e, sulla base di nuove induzioni, sconvolto le convinzioni vigenti. Si è pervenuti così alla conclusione che la civiltà dei popoli mediterranei non è comunque dovuta agli Indogermani (Indoeuropei), anzi che l'invasione degli Arii ha distrutto la civiltà minoico-micenea, che ebbe origine nell'isola di Creta forse per opera dei Pelasgi o dei Carii. Ed al grado elevato di civiltà, a cui erano giunti già molto tempo prima di tale invasione i popoli abitanti il bacino dell'Egeo, seguì, per effetto del grande sconvolgimento operato dalla violenta sovrapposizione di nuovi elementi etnici, un periodo di decadenza e di regresso, che durò circa cinquecento anni.

La civiltà mediterranea però, nei primordi, forse promossa dall'Egitto, battendo più tardi vie proprie, aveva raggiunto nell'isola di Creta, e pare anche nelle isole dell'Egeo, tale uno sviluppo, che oggi, osservandone i prodotti, siamo presi da viva meraviglia. Poichè, mentre i popoli bagnati dall'Adriatico e del Tirreno — e naturalmente più ancora quelli abitanti nell' Europa centrale e settentrionale — vivevano in miserabili capanne, in grotte, e più tardi su palafitte, troviamo nell' isola di Creta palazzi superbi costruiti in viva pietra e, ciò che maggiormente colpisce, a blocchi squadrati, spaziosi ambienti con incrostazioni di alabastro, case comuni di abitazione, pure di pietra, e magazzini pieni di vasi artisticamente ornati. Troviamo un'arte glittica di sorprendente lavorazione ed una scrittura, di molti secoli più antica della fenicia, madre della greca. Troviamo a Creta, ciò che nè l'Egitto nè le civiltà

VASO DI CAMARES TROVATO A FESTO. DENTRO I MAGAZZINI DEL PIÙ ANTICO PALAZZO.

I MAGAZZINI DI CNOSSO.

semitiche ci hanno rivelato: due teatri, uno a Cnosso, l'altro a Festo, i quali quindi hanno il vanto di essere i più antichi dell'umanità. Non possiedono ancora la forma classica del teatri greci, quali si cominciarono a costruire mille anni più tardi, ma servivano certo ottimamente alla rappresentazione di danze, gare ginniche e tauromachie.

Strana per vero, e certo non senza gravi cause, la parentesi di quasi cinque secoli seguìta a tante luminose affermazioni artistiche, e che si spiega solo con un rimbarbarimento, con un forzato arresto di sviluppo. Poi ecco, ad un momento non ben precisato della preistoria, succedere la grande catastrofe: l'invasione da settentrione di popoli provenienti dagli altipiani asiatici. E la civiltà che, irradiando dal Mediterraneo, aveva già conquistato il mezzogiorno dell'Europa e montava, sia pur lentamente, verso la barriera alpina (la pianta delle terremare, primo abbozzo di città italica, ha il suo riscontro in quella dei palazzi cretesi), venne troncata bruscamente nel suo cammino, che si annunciava irresistibile. Gli Arii adunque (chiamiamoli ancora così), non furono apportatori di civiltà, come prima si dava per certo, ma di barbarie, che le popolazioni primigenie dovettero subire.

Qui si impone un confronto fornito dalla legge dei ricorsi storici. Circa duemila anni più tardi la radiosa civiltà greco-romana fu del pari travolta dai barbari del settentrione, che si divisero le spoglie dello stanco Impero d'Occidente. Per fortuna non fu completamente distrutta, sì che dopo un lungo periodo di stasi e di disorientamento, dovuto al riassetto sociale e morale, si preparò, con paziente lavoro di secoli, riconquistando a palmo a palmo faticosamente le sue posizioni spirituali ed artistiche, quella rinascita gloriosa che illuminò il mondo.

Non diversamente la civiltà minoico-micenea, sia per le facoltà creative immanenti nei popoli mediterranei, sia per la riacquistata coscienza della propria genialità, sia per la rivalutazione del patrimonio artistico residuato — proprio come nel Rinascimento — rinacque più bella di prima, culminando, nel quinto secolo avanti Cristo, dopo le guerre persiane, in quella perfezione nella poesia, nelle arti figurative e nella filosofia, che fa di quell'epoca una delle più fulgide della storia dell'umanità.

Ma chi erano i popoli aborigeni della regione mediterranea e chi quelli venuti dall'Asia, distruttori della loro civiltà?

Dalle indagini antropologiche degli ultimi decenni è emerso che nel periodo post-glaciale, prima della immigrazione degli Indoeuropei, l'Europa tutta, eccettuata la parte settentrionale della pianura sarmata, dove avevano sede i Finni, l'Africa settentrionale e l'Asia anteriore fino all'India, erano in origine occupate da una razza, la cui caratteristica principale era la dolicocefalia. A questa razza, un tempo detta caucasica ed oggi, meglio, eurafricana, appartenevano, oltre ai Caucasici in senso stretto, i popoli camitici e semitici, gli Indo-irani, Arii propriamente detti (da non confondersi con quelli così chiamati, che più tardi invasero l'Europa e identificati con gli Indogermani) ed i Mediterranei.

Questi ultimi potrebbero essere, del resto, ancor essi camito-semitici, oppure, al par degli Arii indo-irani, gli esponenti della razza originaria indivisa, anteriore cioè alla separazione tra camiti e semiti. Più tardi, quando dalle razze si individueranno i popoli, essi, relativamente a questo ramo dell'euroafricana, si chiameranno Hittiti e Carii, Pelasgi e Achei, Iberi e Liguri, Sardi, Sicani, Siculi ed, infine, Etruschi.

A tale proposito è affiorata in questi ultimi anni l'opinione, fondatissima del resto e risultante dal confronto dei monumenti, che gli Etruschi altro non fossero se non i discendenti degli Hittiti, grande popolo che per oltre un millennio (2200-1100 a. Cr.), contemporaneamente all'ultima epoca minoica ed al periodo miceneo, ebbe un vasto impero nell'Anatolia, di cui facevano parte popoli della stessa origine, quali i Carii, Midii, Licii, Cilicii ed altri. Di fatto i resti di civiltà hittita, che si vanno a mano a mano scoprendo, rivelano una somiglianza con i monumenti italici, che non può essere casuale. L'invasione dalla Tracia dei Frigi, stirpe indoeuropea, pose fine al loro dominio. Parte del popolo, soppiantato dalle sue sedi, sarebbe emigrata, e, scartata l'ipotesi di una sosta nelle isole dell'Egeo, si sarebbe insediata nell'Italia tirrenica e centrale, sovrapponendosi agli Umbri — di razza diversa: indoeuropea — che fino allora l'avevano occupata.

VASO DI STILE MICENEO TROVATO A CNOSSO NELLA TOMBA D'ISOPATA

Erodoto fa provenire gli Etruschi dalla Lidia. Ma se anche la sua asserzione non sia, a quanto pare, più sostenibile, bisogna pure ammettere che essi sieno venuti dall'Asia Minore, dove, stando a certi caratteri fisionomici e culturali, possono aver subito mescolanza di sangue ed influenze semitiche.

Il punto delicato, però, è di stabilire l'epoca di quel loro insediamento nel centro della penisola, che può anche avere assunto il carattere di una colonizzazione. In corrispondenza alla distruzione dell'impero hittita essi sarebbero comparsi in Italia poco prima del mille av. Cr.; e, vagliando i fatti coincidenti testè esposti, si è per vero tentati di asserirlo. Insigni scienziati oggi però opinano che tale data debba essere arretrata di parecchi secoli, sì da poter considerare gli Etruschi relativamente indigeni.

Comunque, spetta ad essi, nell'arringo dei popoli primitivi e protostorici, un posto speciale, come a coloro che primi si resero mediatori, nell'occidente d'Europa, dell'antica civiltà mediterranea e si imposero per le loro cognizioni tecniche, le eminenti doti artistiche e gli estesi rapporti commerciali. Sovrapponendosi ad Umbri e Liguri, raggiunsero una potenza politica che toccò il suo apogeo nei secoli VII-V av. Cr., quando il loro dominio, prima della nefasta invasione gallica, arrivava dal Tevere, anzi dalla Campania, fin oltre i grandi laghi subalpini.

Per quanto riguarda la lingua etrusca, oggi sembra accertato che essa corrisponda ad uno strato intermedio fra gli idiomi originari, dunque camito-semitici, della razza mediter-

IL TEATRO DI CNOSSO SCOPERTO DA A. EVANS.

ranea, ed i dialetti italici, indoeuropei, conservatosi più a lungo, fino ai tempi bassi della Repubblica, per effetto dell'alto grado di civiltà raggiunto dal popolo che lo parlava, prima ancora che Roma fosse nata.

Altro linguaggio mediterraneo preellenico, affine e contemporaneo all'etrusco, era il pelasgico, parlato ancor esso in tempi storici, ma considerato barbaro dai greci civili, fieri del loro armonioso idioma indoeuropeo. E di tali parlate primitive, anche più antica delle precedenti, ne sopprayvive una, sebben corrotta, ancor oggi, e precisamente l' Euscara usata dai baschi, nella quale gli scienziati ravvisano incontestabili elementi camitici e parentele coi linguaggi del Caucaso. E però i Baschi stessi sarebbero un avanzo del ramo iberico della razza mediterranea, conservatosi relativamente pure nei recessi delle valli dei Pirenei.

Ma come andarono perduti i linguaggi mediterranei? A tale riguardo è necessario anzitutto ribadire che i linguaggi appunto si imparano, si trasformano e si perdono. Permangono invece tenacemente le caratteristiche somatiche delle razze.

Ed ancora torna qui a proposito di riportare l'acutissima osservazione del Hoernes: che « la storia appartiene ai popoli, la preistoria alle razze », o, con altre parole, che la preistoria non conosce differenziazione di unità storiche e culturali ripetenti la stessa origine, quali sono i popoli, ma soltanto tipi antropologici, cioè razze.

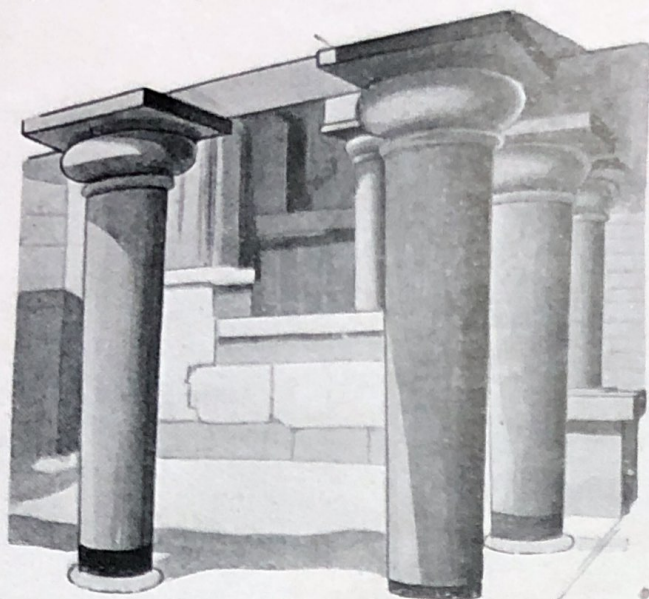
Poste queste premesse, conviene rilevare i seguenti fatti di somma importanza, sui quali poggiano le teorie etnologiche moderne:

È oggi assodato che fin dall'epoca neolitica le popolazioni dell'Europa presentano tre tipi diversi:

a) *razza nordica,* di alta statura, capelli chiari, dolicocefala, cioè a tipo cefalico allungato con forme ellissovoidali;

b) *razza alpina,* di corporatura tarchiata, color di capelli non spiegato, brachicefala, cioè a forme craniche sferoidali e platicefaliche, con faccia corta e larga;

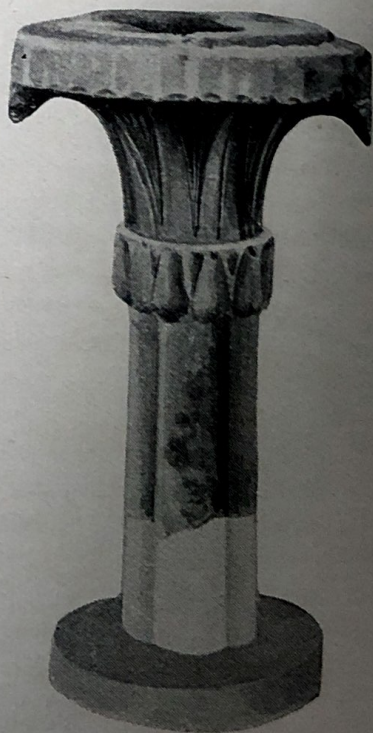
c) *razza mediterranea,* di bassa statura, capelli bruni, dolicocefala come la prima.

La nordica e la mediterranea — presentano eguale tipo cefalico — sono due varietà della stessa razza Caucasica o Eurafricana. Fra queste due si è incuneata l'altra razza a tipo ce-

ENTRATA DEL PIANO TERRENO PER LA SCALA DEL PALAZZO DI CNOSSO.

falico differente, proveniente dall'Asia, e quindi oggi denominata Eurasica.

Risiedeva questa razza originariamente fra la catena del Hindo-Kush ed il Mar Caspio ed era costituita da stirpi turaniche, mongoloidi, brachicefale. Nelle brume della preistoria venne in contatti intimi con gli Arii genuini indo-iranici, abitanti l'altro versante dell' aspra catena, ed appartenenti al tronco orientale della razza euro-africana. Quei popoli mongoloidi, parlanti idiomi agglutinanti, non poterono sottrarsi alla superiorità formale e stilistica della lingua aria, ne subirono tutto il fàscino e l'appresero, dimenticando nel corso dei secoli la favella natia. Furono dunque completamente ariizzati (1). La lingua aria stessa, però, segnava una grande evoluzione di fronte al gruppo camito-semitico, ed erasi, a sua volta, formata assimilando elementi degli idiomi parlati dai Dravida dell'India, coi quali gli Arii confinavano.

La razza mongoloide di tipo brachicefalo (quindi ben diverso dagli Indo-iranici dolicocefali), ma ariizzata, e parlante forse già nelle sedi originarie diversi dialetti, emigrò in più riprese verso occidente ed occupò da ultimo, in file serrate, non si sa se incontrando opposizione più o meno viva, gran parte dell' Europa centrale, dalle steppe sarmate meridionali all'Atlantico. Furono così nettamente divise in due le stirpi aborigene euro-africane dolicocefale dell'Europa. Insediatasi in masse compatte nelle regioni montuose dei Carpazi, dei Sudeti, delle Alpi, nella Germania meridionale e nella Francia centrale, la razza mongoloide s'inoltrò nella penisola iberica, si spinse fra la pianura padana fino al Tevere e penetrò nella Balcania. Un fatto di enorme momento accompagna lo stabilirsi degli Eurasici: il rito funerario dell'incinerazione, da loro importato, mentre fino allora era stata regola in Europa la inumazione dei cadaveri.

Tre furono, secondo il Sergi, le stirpi fattrici di tale immane cataclisma, che ebbe incalcolabili conseguenze per la storia dell'umanità: i Celti, i Germani e gli Slavi. Ma a questi devonsi aggiungere i popoli dello stesso ceppo eurasico che, quasi immensi tentacoli, si insinuarono nella penisola appenninica e balcanica, e, prendendo contatto diretto con la razza mediterranea, entrarono nella storia nientemeno che dai settecento ai mille anni prima degli altri. Sono essi gli Umbri, i Traci (probabilmente invece non gli Illirii, e con essi gli Albanesi, che possono essere mediterranei), ma precipuamente quelle stirpi, che più tardi si chiameranno col nome generico di Elleni. Per l'alta Italia specificamente bisogna poi ammettere una immigrazione di Celti (la così detta invasione protoceltica) di mil-

TROVATA DALL'EVANS A CNOSSO. GRANDE LAMPADA

(1) Fra gli abitatori odierni di quella regione esiste una vera serie di popolazioni, brachicefale, parlanti idiomi varii. Sono i Falgicchi e i Galcia. Immediatamente confinanti, anzi frammisti a loro, risiedono gli Usbecchi, simili in tutto ai primi, specie negli aspetti fisionomici, ma parlanti linguaggi mongolici. Si tratta dunque della stessa stirpe mongoloide; ma i primi furono ariizzati.

Il loro tipo molto spesso si incontra nell'Europa centrale, e la somiglianza con individui abitanti nei paesi alpini, anzi dall'Alvernia e dalla Savoia alla Boemia, è per vero sorprendente. L'identico processo di ariizzazione, qui osservato, e relativamente alle stesse stirpi ebbe dunque luogo nei tempi preistorici. Gli studi degli scienziati viaggiatori sui Falgicchi e gli Usbecchi fecero epoca.

lenni anteriore a quelle avvenute in tempi storici. Questa è dunque la congerie di popoli, cui spetta il nome di Indogermani o Indoeuropei, e impropriamente detti Arii. Apportarono barbarie e distrussero, almeno in parte, una splendida civiltà, ma erano in possesso di un tesoro inestimabile: il linguaggio ario, appreso, chi sa quanti secoli prima, dagli autentici nobili Arii indo-iranici (1). Questa superiorità di espressione fu fatale agli idiomi inferiori camito-semitici, parlati fino allora dalla razza mediterranea. E dalla fusione delle nuove forme a ricca flessione con elementi fonetici preesistenti, che i linguisti sono in grado di sceverare ancor oggi nelle lingue arie, derivarono sul luogo gli idiomi greci e italici. Analogo processo si sarà svolto presumibilmente nelle altre plaghe d'Europa conquistate.

Greci e Italici, e lo hanno luminosamente dimostrato il Sergi e il Mosso, non sono quindi da considerarsi rami del ceppo indoeuropeo o eurasico, come un tempo veniva ammesso, perchè a ciò si oppongono anzitutto le caratteristiche fisiche; sì bene, unitamente agli Scandinavi, al par di loro dolicocefali e dai quali furono violentemente separati, come facenti parte della razza mediterranea euroafricana. Ma, mescolandosi in misura diversa con invasori mongoloidi brachicefali, che sarebbero gli Umbri e i Protocelti in Italia, i Traci e le stirpi elleniche nella Balcania, ne appresero il linguaggio e, trasformandolo, diedero origine ai diversi dialetti umbro-sabellici, al latino ed al greco.

In questo modo adunque andarono perduti gli idiomi mediterranei.

La evoluzione delle lingue romanze dal latino, avvenuta nell'alto medioevo e già perfetta nel secolo undecimo, è la prova più convincente della relativa facilità con cui si alterano i linguaggi, i quali, quando le condizioni di contorno siano sfavorevoli al loro ulteriore sviluppo, possono anche spegnersi del tutto. Esempio tipico, la lingua gotica, estintasi completamente col cessare della indipendenza politica dei popoli che la parlavano.

VASO DI STEATITE TROVATO AD HAGIA TRIADA.

Ciò che avvenne dopo la caduta dell'Impero d'occidente ha pertanto il suo riscontro nella notte della preistoria. Allora, come nell'alba del medioevo, vi fu un immenso sconvolgimento dovuto alla immigrazione di nuovi popoli barbari conquistatori.

Riassumiamo ancora: gli Indogermani o meglio Indoeuropei, insomma quella razza eurasica brachicefala, a tipo mongoloide, abitante in origine fra il Mar Caspio e la catena dell'Hindu-Kush, e ariizzata per quanto riguarda il linguaggio, non fu apportatrice di civiltà, ma di barbarie. Giunta in Europa, trovò una civiltà più evoluta, nel bacino del Mediterraneo addirittura elevatissima, che parzialmente distrusse. Seguirono lunghi secoli di decadenza e di torpore, avvivati però da bagliori, che, in seguito all'assimilazione di nuove idee, potrebbero anche aver dato origine ai miti, nella forma giunta a noi. Indi, compiutasi finalmente la fusione in un sol popolo dei conquistati e dei conquistatori, il genio dei primi gagliardamente si riscosse, e la civiltà mediterranea, nella smagliante veste dei suoi nuovi mezzi di espressione fonica, ebbe la sua splendida rinascenza, matura ormai per muovere alla conquista del mondo.

MARIO GIRARDELLI.

(1) Non è proprio detto che il grado di civiltà e lo sviluppo di una lingua debbano necessariamente essere elementi concomitanti. La storia presenta casi di strane contraddizioni. Così, ad esempio, i popoli di più antica civiltà, quali i Caldei e specialmente gli Egiziani, ebbero lingue poverissime.

Porgiamo vive grazie alla Casa Editrice F.lli Treves di Milano, che ha permesso gentilmente la riproduzione di varie vedute del volume di A. Mosso: *Escursioni nel Mediterraneo e agli scavi di Creta*. Le riproduzioni in acquerello dalle zincografie del volume sono opera del pittore G. Baldo.

LA BASSA VALTELLINA, VISTA DA SOPRA DUBINO. (ALLO SBOCCO DELL'ADDA NEL LAGO DI COMO, APPARE SULLA SINISTRA IL COLLE DI FUENTES E SULLA DESTRA IL PIAN DI SPAGNA).

PAESAGGI RETICI

IL PIAN DI SPAGNA

All'estremità settentrionale del lago di Como, là dove l'Adda, dopo le sue alpestri avventure, discende a versare placidamente le sue cerule acque entro quelle grige del Lario, si estende una vasta regione pianeggiante e paludosa assai caratteristica pel suo paesaggio desolato e che suol chiamarsi il Pian di Colico o il Pian di Spagna.

In genere il turista, attratto dalle bellezze ben più lussuose e mondane del primo bacino del lago o della Tremezzina, ignora l'esistenza di questa piana solitaria circoscritta da alti monti, pochissimo abitata, sorta su antiche, sabbiose distese lasciate colà dal graduale ritirarsi delle acque del lago: e se è costretto ad attraversarla in auto, ne ritrae lo sguardo con indifferenza.

Ma, direi, a torto. Quella pianura estuosa ha pur essa il suo incanto e per chi sa percorrerla ed osservarla con animo poetico possiede un'espressione suggestiva non facilmente dimenticabile: come, del resto, fortemente suggestivo è tutto il paesaggio del lago superiore che va da Menaggio a Colico e che, nella struttura dei suoi monti, nell'originalità dei suoi costumi, delle sue parlate, delle sue architetture, serba ancor oggi un che di saporitamente patriarcale e di ampiamente sereno e rude che le altre parti del lago, votate alle delizie cosmopolite, hanno ormai intieramente perduto.

Il Pian di Spagna propriamente detto è una pianura di un 100.000 pertiche milanesi circa, racchiusa fra il torrente Mera a nord e l'Adda a sud, mentre lo cingono verso est, in bella cerchia, i contrafforti delle montagne valtellinesi. Poche strade lo solcano ed è interrotto soltanto dal breve monticello rupestre di Montecchio, su cui sorgeva un tempo il forte di Fuentes. E si è appunto intor-

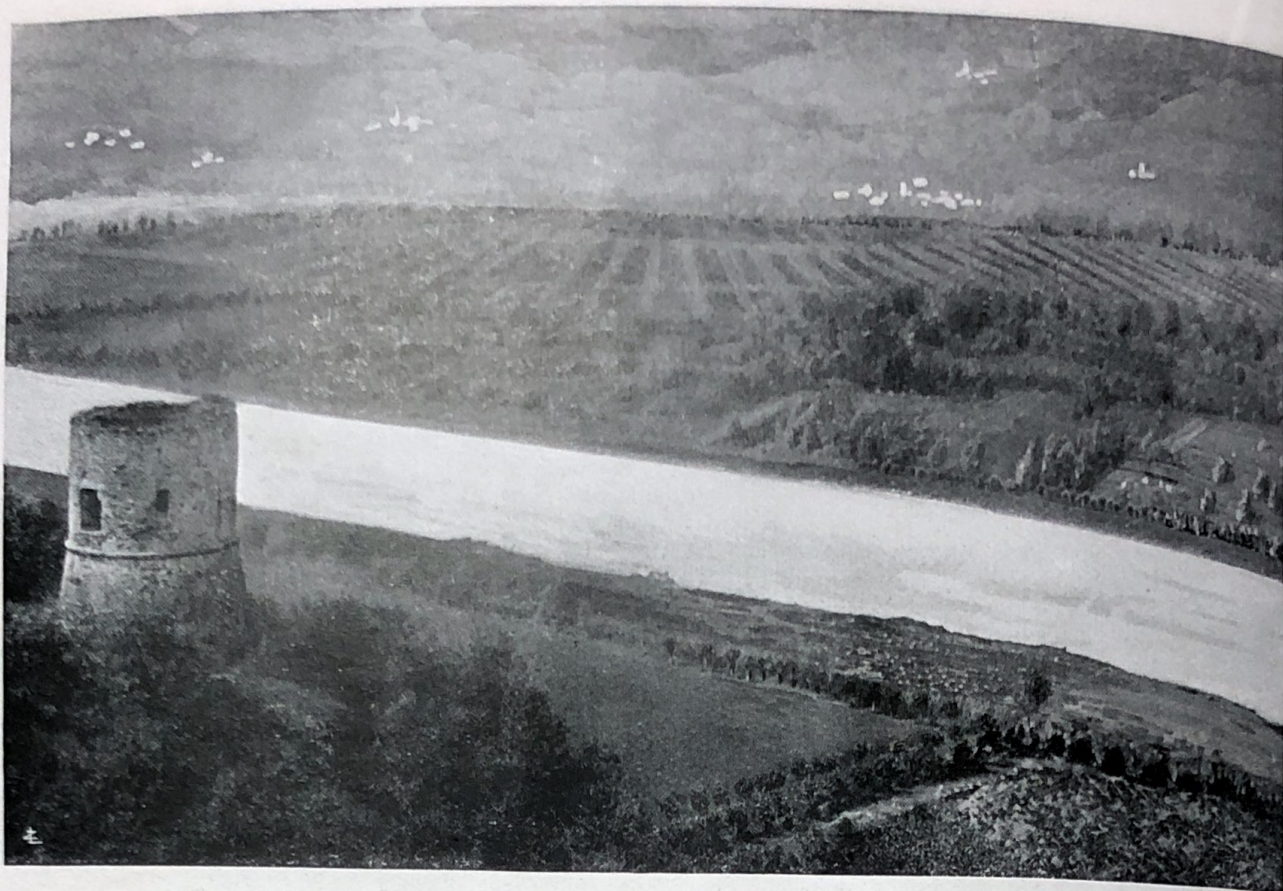
IL COLLE DI FUENTES ED IL PONTE DELLA STRADA COLICO-CHIAVENNA.

no a questa collina che gira tutto il vasto piano, di natura incolta e malsana, paludoso la più parte, formato di lunghe praterie fiancheggiate da pioppi, o da torbiere cinte da ontani. Gore profonde lo attraversano per ogni lato e campi di falasco e canneti ne rompono qua e là la distesa monotona con le loro macchie di verde scuro fruscianti al sole. Si direbbe che solo il pioppo sia signore incontrastato di questi dominî ventosi: il pioppo che alza un po' dappertutto la sua chioma frondosa e saettante, che se il vento la scuote, brilla tutta dal pedale alla cima come una miriade d'occhi infantili, oppure si raccoglie in grandi e sereni comizi sulle sponde dei fiumi e del lago a formare scenari bellissimi che dànno un che d'alato a tutta la pianura. A nord, al di là della Mera, sorvegliano il piano le pendici ariose di Montemezzo e della Berlinghiera, con le loro piccole bàite tuffate in mezzo ai castagneti e i paeselli sperduti sui greppi, come Bugiallo, Albònico, Dàscio; mentre, a nord est, le grandi montagne del gruppo del Disgrazia, spesso nevose e rannuvolate nelle loro cime gagliarde, e a sud il Legnone con la sua splendida mole acuminata, lo riguardano paternamente.

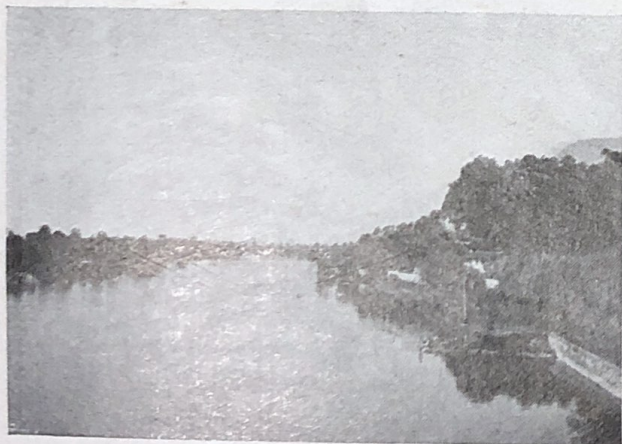
Ma la parte superiore del Piano è occupata da un ampio pascolo comunale che va a morire dolcemente nel laghetto di Mezzola.

Un tempo questo laghetto formava, a quanto dicono, un tutto unico col lago di Como, e ciò attesterebbe anche la presenza alla sua estremità di un paese detto Somòlaco, nome che sarebbe la corruzione di *Summum Lacus;* ma, in andar di tempo, col ritirarsi delle acque e con l'esser stata l'Adda, che prima errava smarrita pel Piano, contenuta in un di-

(*fot. E. Vitali*)

IL LAGO DI MEZZOLA.

I RUDERI DELLA TORRE DI VEDETTA SUL COLLE DI FUENTES.

ritto e saldo canale, le acque furono separate e divise fra loro da una strozzatura terrestre, ed ora stanno congiunte soltanto per un braccio di fiume, detto Canale di Mezzola.

Il laghetto, situato in una posizione assai solitaria tra la montagna e il Piano, fu, ed è in parte ancora, luogo prediletto ai cacciatori d'anatre e di selvaggina acquatica. Di più, sulla sua punta estrema, là dove la Mera si getta nelle sue acque, sullo sprone della montagna detta *La Francesca,* esiste, ben conservato, un piccolo oratorio intitolato da San Fedelino. Merita qualche considerazione. Di forma quadrata, tutto in vivo, con un'abside che sporge verso il lago e con ogive tipiche della primitiva architettura lombarda, ha nell'interno qualche buona pittura, e per la sua situazione assai solitaria e romantica e per la grazia gentile delle sue linee e delle lesene e degli archetti, forma un assieme assai grazioso. Pare sia opera del decimoprimo secolo. E la leggenda locale ci racconta ch'esso venne costruito *in memoriam* sul luogo del supplizio estremo inflitto a questo santo paesano. Il quale, da Milano, dove si trovava a predicare, per sfuggire alle persecuzioni dell'imperatore Massimiliano, di tappa in tappa, si era rifugiato fin lassù, ma quivi fu raggiunto e decapitato dagli emissari dell'imperatore. La sua salma, ritrovata poi dopo tanti anni, in seguito al sogno di una signora che seppe precisare il luogo della sua sepoltura, venne onorevolmente inumata di nuovo dai pii abitatori della valle, che vollero eretto in sua memoria quel leggiadro tempietto. Ma questa leggenda io la dò come l'ho sentita dire o appresa da qualche vecchio libro.

(fot. E. Vitali)

IL CANALE DI MEZZOLA.

***

Con l'incanalamento del corso dell'Adda, avvenuto nel 1858, il Pian di Spagna ebbe,

in certo modo, assestamento e possibilità di colture: in quanto che, da parte almeno di quel fiume, non si ebbero più a temere gli allagamenti che prima d'allora si andavano avvicendando ad ogni maltempo. Senonchè, eliminate le furie dell'Adda, il Piano è pur sempre soggetto ai trabocchi della Mera, che sono a lor modo terribili. Quando questo fiume si gonfia ed inonda il Piano coi suoi flutti rapidi e lutulenti, è una vera miseria. I pochi contadini che dimorano nelle povere casucce sparse qua e là per il Piano, coltivando alla meglio, tra una palude e l'altra, qualche campetto di grano o di patate, si vedono di colpo privati anche di quelle grame risorse, costretti a fuggire e a chiedere ospitalità altrove. Si aggiunga che il ritirarsi delle acque lascia sui loro campi e sulle case una fanghiglia infetta dalla quale non è facile liberarsi. Cosicchè questo Piano, che per la ricca e millenaria natura dell'*humus* che compone i suoi sedimenti potrebbe essere una pianura fruttifera e rigogliosissima, è costretto a languire come una sterile landa. Si è per questo che il Governo, tracciando il suo piano di bonifiche, ha pensato di provvedere a questo guaio, e progetta di arginare la Mera, da lago a lago, allo scopo di impedire tanti guastamenti.

Non è a dire che non ci si fosse pensato anche prima d'ora. Un progetto simile, studiato dagli Austriaci nel 1839, stava per essere realizzato una trentina d'anni più tardi quando sopraggiunse, nell'ottobre del '68, la famosa piena del lago che travolse di schianto nella rapina delle sue acque l'argine già presso a compimento, e ben poca cosa lasciò superstite di quell'opera paziente.

Del resto, chi, apprendendoli o da tradizioni orali o, assai meglio, nelle dotte monografie che l'ing. Antonio Giussani, amoroso illustratore di memorie comasche, viene pubblicando su questi paesi, voglia conoscere i progetti, i tentativi, gli sforzi generosi d'ogni genere che furono fatti dal Cinquecento in poi per ridare a questo piano salubrità e floridezza, conoscerà una delle più nobili e radiose pagine inscritte dalla filantropia su l'albo d'oro della riconoscenza umana. Furono anni ed anni di studi perspicaci e ingegnosi, di tenaci realizzazioni. Senza voler parlare delle ardite iniziative che il francese Giacomo Rousselin e il varesino Luigi Sacco, profondendo vite ed averi, dedicarono al finitimo Pian di Colico, infinite ed avventurose furono le vi-

RUDERI DEL CASTELLO DI FUENTES.

PIAN DI SPAGNA (VERSO CHIAVENNA) VISTO DAL COLLE DI FUENTES.

cende dei prosciugamenti, degli assaggi, delle bonifiche tentate su questa distesa segnata dalla maledizione della malaria. Una delle cause maggiori del suo impaludamento era l'elevarsi, durante le piene, del livello del lago (jattura alla quale ancor oggi non s'è ovviato) e i conseguenti periodici allagamenti a cui il piano andava soggetto. Furono fatti studi, proposte, controproposte, sopraluoghi e infine opere concrete, come l'allargamento del corso dell'Adda a Lecco, le rimozioni dei manufatti, le deviazioni di alcuni emissari, in modo da dare un più libero fluire al fiume. Vennero regolate le foci dell'Adda e della Mera, fatte colmate, costruite attraverso il Piano le due strade nazionali dello Stelvio e dello Spluga. Ma, a dir vero, a tante fatiche d'iniziative, e a tante somme d'energia e di danaro ingenti profuse in esse, ben poco corrisposero gli effetti; poichè per buona metà ancora il Piano è in preda alle paludi e agli acquitrini.

Opera veramente utile apportò invece al Piano Don Luigi Guanella, un prete benefattore che, recatosi colassù con un certo numero di ragazzi, da lui raccolti e beneficati, si diè a far opera di bonifica sul lato meridionale del Piano. Fabbricò, riparò strade, vi addusse acque, impiantò una scuola, vi eresse una chiesa. Le dune tutto all'ingiro furono da lui abbassate, riempite le paludi, e in breve la torbida chiana fu, almeno da quella parte, tramutata in una distesa di bei prati e di campi di biade e di granturco.

⁂

In mezzo al Piano sorgono le rovine del Forte di Fuentes.

Ebbe storia non ingloriosa. Fu fatto fabbricare, nel 1603, da Enrico di Fuentes governatore di Milano per impedire che i Grigioni, allora alleati coi Francesi, permettessero a costoro di scendere sulle terre venete e portar guerra all'Italia. Fu terminato nel 1627. Era costruito a regola d'arte, per opera del Lechuga e dell'arch. Gabrio Busca, e comandava al corso dell'Adda e alle strade che vengono da Chiavenna e dalla Valtellina. Esso vide fra le sue mura combattimenti e fazioni sanguinose, massime allorquando il Ducato ruppe guerra coi Grigioni in seguito al Macello dei Protestanti. In seguito esso restò sempre munito di un tenue presidio, e tornò a figurare nella breve invasione dei Franco Ispa-

ni, nel 1741, quando bloccato dal generale Villafuerta, fu poi liberato dal maggiore comasco Pietro Parravicino, che vi si insediò con trecento austriaci. Infine, reso inutile, fu da Giuseppe II venduto all'ultimo castellano, il colonello Schröder, che lo piantò a gelsi. Più tardi, entrati i Francesi in Lombardia, i Giacobini di Como declamarono contro il forte di Fuentes, e ch'era un obbrobrio lasciar in piedi quell'avanzo della tirannia antica. «Sicchè, scrive il Cantù, il generale Rambaud pose in barca un duecento soldati, e recatisi al forte a bandiera spiegata e cantando il *Ça ira*, presero a demolirlo, senz'altra resistenza che delle saldissime mura».

Ora è una triste rovina: cortine sfasciate, casematte squarciate, l'intera caserma scoperta e smurata.... Covo, insomma, di vipere e di rovi.... Ma da quell'altura, lo sguardo spazia sopra una vista bellissima del lago superiore e di tutto il Pian di Spagna e quel di Colico.

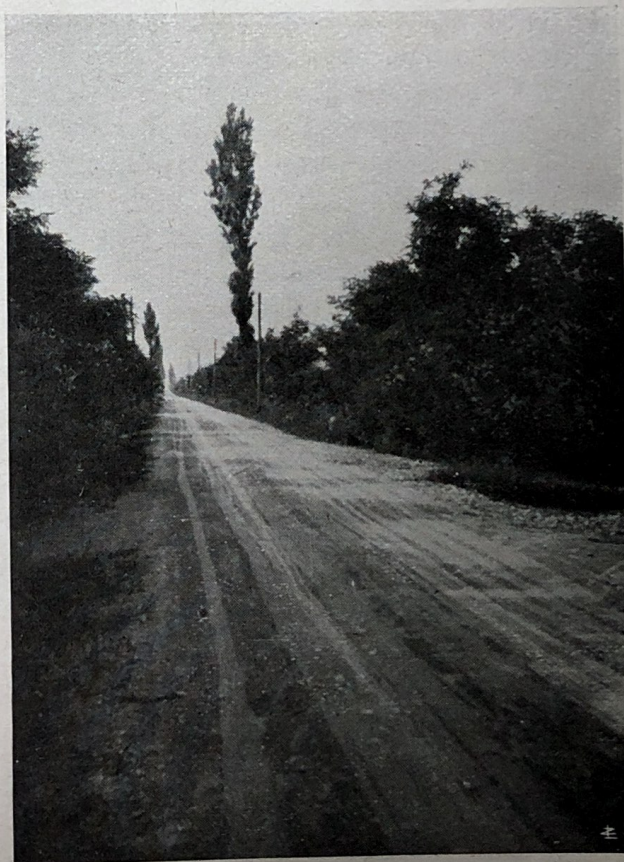
Assai più artisticamente interessante è invece un antico chiostro eretto, poco discosto dal Piano, nelle adiacenze d'un altro laghetto, il laghetto di Piona presso Colico. È questo il bel monastero medioevale di Piona. Ma questo insigne monumento ebbe già su queste stesse pagine degna illustrazione e commento (1).

Il forte non fu però il solo luogo munito del Piano; il quale, situato com'è in sull'imbocco di valli importanti, ha sempre invogliato i dominatori del nostro paese a provvederlo di castelli e di fortezze. Il Giussani ci assicura che nella vasta distesa esistevano un tempo due linee di fortificazioni, l'una d'origine remota, medioevale e che durò sino al tramonto della dominazione sforzesca: l'altra eretta al tempo degli Spagnoli e durata fino al 1782, allorquando Giuseppe II, con un tratto di penna, soppresse buona parte delle fortezze del nostro Stato. La prima conteneva la storica torre d'Olonio e il castello di Fontanedo e, tra di esse, le case fortificate di Montecchio, la seconda aveva per caposaldo il forte di Fuentes e si stendeva a mezzodì verso le falde del Legnone sino alla fortezza di Curcio, che guarda la strada della Valtellina, e, a tramontana, sino al fortino del Passo, che guarda la strada di Chiavenna.

(1) Vedi l'articolo di V. Adami: *L'antica abbazia di Piona*, in «Le Vie d'Italia», 1926, pag. 341 (aprile).

⁂

Ma se pittoresca è questa distesa di praterie, di paludi e d'acque che formano il Pian di Spagna, non lo sono meno quei borghi e paeselli che, per così dire, ne annunciano, venendo dal centro del lago, la remota, taciturna bellezza. Paeselli attigui al piano, schierati sulla sponda di quell'ultima ansa di lago e che mostrano nella loro arcaica semplicità di aspetti e di colori una lor grazia tutta stanca e melodiosa.

Anch'essi son pochissimo noti in genere, e il pittore che, preso dal fàscino di queste nature selvatiche, ha percorso a piedi con la sua cassetta a tracolla quest'ultima Tule del Lario, non potrà dimenticare, ad esempio, Domaso antico borgo nobiliare così caratteristico con le sue case scompagnate, distese quetamente luminose nell'ultima insenatura del lago; o Gera, paesuccio di pescatori o di boscaioli, ventoso e sonnolento, che si affaccia in sullo sbocco della Mera e a cui davanti si distende un grande prato dove pascolano cavallini rossastri dalle belle code prolisse; o Sòrico, più in su, quattro casucce spelacchiate lungo lo stradone, all'ombra di due grossi tigli, con una gran chiesa barocca su l'orlo del-

(*fot. E. Vitali*)

LA STRADA CHE ATTRAVERSA IL PIAN DI SPAGNA.

BASSA VALTELLINA (VERSO SONDRIO) DAL FORTE DI FUENTES.

la radura che scende a morire ciottolosa e triste nell'acqua biancastra. La delicata umiltà di queste ultime terre lariane è indicibile: si direbbe ch'esse vogliano incarnare in quella loro disperata povertà e pochezza di vita lo squallore di quella vasta agonia di lago che a me fa talvolta l'effetto di una grandiosa sinfonia che si spenga a poco a poco nel sospiro di una desolata cadenza.

Pare, tuttavia, che questi fossero luoghi gagliardi e popolosi un tempo, abitati da signori, ricchi di ville e di frutta, ma che la malaria, propagàtasi dal Piano li abbia a poco a poco spopolati e immiseriti, quali sono adesso. Comunque appartenevano essi a quella gloriosa repubblica delle Tre Pievi che per tanti anni, nel Seicento e nel Settecento, ebbe forti reggimenti e forti padroni e fece guerre ed alleanze anche col Ducato. Tre comunità la componevano: Gravedona, Dongo e Sorico, che, riunite fra loro in una specie di ordinamento civile ed ecclesiastico, ebbero vita splendida di commerci e d'armi, e uomini valorosi per ingegno, e costituirono un solido baluardo alle irruzioni dei rozzi popoli retici e valtellinesi.

Quanto alla malaria, essa fu, sino a qualche tempo fa, l'incubo di questi paesi paludosi ed incolti. Ma ora, senza voler affermare ch'essa sia scomparsa del tutto, diremo che, grazie ai rinterri, alle bonifiche parziali ed alle piantagioni che si vanno praticando su larga scala per tutto il Piano, è assai diminuita e in via di scomparire.

Parecchio si fa e molto si pensa di fare, oggi, a giovamento del Piano. Una gran parte è dissodata e messa a coltivo, le acque deleterie vengono a grado a grado inalveate, il pioppo e il platano rassodano il terreno e danno ombra alla sua spietata ampiezza solatia.

C'è aria di salute e di lavoro, oggi, lassù. E forse chissà che non sia troppo lontano il tempo in cui, con la tenacia di quei paesani e con appropriati provvedimenti governativi questa radura, che fu per secoli incolta e febbricosa, possa tramutarsi in una vigorosa letizia di campagne popolate di fattorie.

A quei tempi il Piano avrà forse perduta quella geniale bellezza sua di landa malinconica e lacustre, così cara al poeta, ma, Dio aiutando, potrà dare invece pane e gioia a questi suoi figli sparuti che tanto sudarono per viverci e per coltivarla.

CARLO LINATI.

Avvertimento ai Soci e agli Abbonati

UNA DATA DA NON DIMENTICARE: 15 NOVEMBRE

Richiamiamo l'attenzione dei nostri Lettori sull'art. 14 dello Statuto Sociale, il quale stabilisce — com'è noto — che il rinnovo dell'associazione annua al Touring e dell'abbonamento alle « *Vie d'Italia* » debba avvenire entro il 15 novembre di ogni anno.

Il vantaggio che ne deriva è reciproco: il Touring può attendere con più calmo ritmo a quelle operazioni di registrazione e di schedatura che, riguardando centinaia di migliaia di nominativi, non possono non apparire laboriosissime anche al profano; può inoltre calcolare con sufficiente approssimazione il quantitativo di carta patinata occorrente per la Rivista, dato, questo, tutt'altro che indifferente, trattandosi di qualcosa come 500 tonnellate di preziosa merce per un importo che s'avvicina al milione e mezzo. Una bagatella! Per il Socio il vantaggio si risolve invece in una sensibile riduzione della quota di abbonamento a « *Le Vie d'Italia* », che, se versato entro il 15 novembre, è di L. **15,50** (Estero, L. 30,50) anzichè di L. 18,50 (Estero, L. 36,50).

Naturalmente, per godere di questo beneficio occorre — se non si è Soci Vitalizi — mettersi in regola con l'associazione 1931 al Touring, e il metodo migliore e più sollecito è quello di effettuare insieme le due rimesse per l'associazione e per l'abbonamento, ammontanti complessivamente a L. **30,60**, (Estero, L. **55,60**) sino al 15 novembre anzichè L. 33,60 (Estero L. 61,60). Le rimesse possono essere effettuate a mezzo del bollettino di Conto Corrente inserito in foglio colorato fra le pagine di questa Rivista. Non avremo mai abbastanza raccomandato questa facile forma di versamento, che è per tutti la più vantaggiosa.

Quanto ai doni e ai benefici che il Touring riserba ai propri Soci nel 1931, essi non sono certo inferiori a quelli del 1930, che hanno lasciato in tutti così grande soddisfazione.

La collezione illustrata « *Attraverso l'Italia* », continuerà nella strada trionfalmente aperta dal volume: « *Piemonte* ». Il secondo volume, che è già quasi pronto e di cui verrà iniziata la distribuzione ai primi del gennaio p. v., illustra la parte occidentale della *Lombardia*. Questa limitazione del campo manifesta l'intenzione del Touring di rendere sempre più interessante ed esauriente quest'opera, la quale, ove la materia lo richieda, potrà anche dedicare più di un volume ad una stessa regione. Inoltre questo secondo volume, di mole uguale al precedente, reca vari miglioramenti tecnici, sia nel testo sia nelle illustrazioni.

I Soci riceveranno poi nel 1931 altre pregevoli opere. Complessivamente:

a) **"ATTRAVERSO L'ITALIA„ Vol. II LOMBARDIA Parte I (Milano e dintorni; - il Pavese, l'Oltrepò, la Lomellina; - la Brianza e la regione dei Laghi; - il Canton Ticino e la Mesolcina). 256 pagine, 454 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori, una carta geografica.**

b) **GUIDA DELLE STRADE DI GRANDE COMUNICAZIONE E DI PARTICOLARE INTERESSE TURISTICO - Vol. V, Italia Insulare e Colonie.**

c) **GRANDE CARTA DI ROMA E DINTORNI al 200.000, colla Pianta di Roma al 20.000 per gli attraversamenti.**

A questo si aggiungano i tanti altri beneficî (sconti, facilitazioni, consulenze, tessera di riconoscimento anche per l'ingresso gratuito ai Musei, ecc.), e la soddisfazione morale di cooperare ad un'opera così benemerita per il nostro Paese.

Il *15 Novembre* deve essere per voi Soci un richiamo irresistibile. Affrettatevi dunque ad inviarci le quote per il 1931.

E non mancate di considerare l'opportunità di farvi Soci Vitalizi, versando una volta per sempre la somma non certo eccessiva di L. **150,20** (Estero **L. 250,20**), magari anche a rate (vedere condizioni a pag. 770). Ormai quasi metà dei Soci del Touring sono Vitalizi.

Appartenere al Touring per tutta la vita, riceverne i cospicui doni senza doversi preoccupare d'alcuna formalità di rinnovo o d'altro, è certo per Voi un grande vantaggio; e può essere un gradito regalo per i vostri cari. La risoluzione di questo problema è semplicissima. Pensateci!

ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE

Coordinamento della pubblicità turistica per l'Italia all'Estero.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, con le nuove direttive impressegli dal Governo Nazionale, ha potuto iniziare una delle sue più importanti attribuzioni, quella cioè della propaganda turistica all'estero a mezzo della pubblicità sui giornali e riviste mondiali. Il servizio, destinato ad avere uno svolgimento almeno proporzionato a quello di qualsiasi altra Nazione che esplica il turismo ricettivo, verrà sviluppandosi a gradi. Per ora la scelta della apposita commissione di propaganda istituita presso l'ENIT, si è fermata sulle maggiori pubblicazioni dei popoli che dànno maggiore incremento al turismo verso l'Italia: americano del nord, inglese, tedesco, ungherese, austriaco, cecoslovacco, danese, norvegese, ecc.

Lo spazio occupato per ora non ha raggiunto le misure necessarie, ma il testo delle inserzioni e la regolarità delle loro apparizioni non mancheranno di attirare l'attenzione del mondo viaggiante.

Per ottenere un risultato pratico non solo alla pubblicità generale ma anche a quella dei privati nel ramo dell'ospitalità turistica, l'ENIT ha deciso di rendere pubblico l'elenco dei periodici e dei giorni in cui le sue inserzioni di propaganda per l'Italia usciranno; in tal modo la pubblicità privata potrà — scegliendo ed indicando gli stessi giorni — integrare quella generale dell'ENIT con la sua propria.

Così le inserzioni singole di minore spazio, anzichè essere frazionate su diverse pagine della rivista, potranno essere raggruppate sotto la rubrica « Italia ». Un calendario-elenco per le riviste dell'Europa centrale e settentrionale è già apparso; seguirà quello per gli Stati Uniti, l'Inghilterra, ecc.

Da Brindisi a Stamboul.

La serie delle pubblicazioni sulle linee aeree italiane, intrapresa dall'ENIT d'accordo con le Società esercenti le singole linee, si è arricchita oggi di un altro volumetto — dopo quello per la linea Trieste-Zara — dedicato all'importante comunicazione che, partendo da Brindisi in nove o dieci ore di volo, conduce a Costantinopoli con una transvolata fantastica sulla Grecia classica, da Corfù ad Atene, per l'Arcipelago Greco e l'Ellesponto.

La pubblicazione ora edita dall'ENIT, di accordo con la Società Aero Espresso Italiana, descrive il viaggio con minuziosità di particolari e di dati, talchè il lettore ha la viva impressione di trovarsi ora al disopra della pittoresca costa dell'isola di Corfù, appe na svanita la costa piatta e verdeggiante del tavoliere delle Puglie; ora sulla selvaggia Ita ca; ora vede apparire Patrasso, Elicona, Del fi, Corinto, Atene, l'Arcipelago Greco, la co sta dell'Asia Minore, i Dardanelli, il Mar di Marmara, il Bosforo, donde s'indovina Co stantinopoli e il Corno d'Oro.

Con questa serie di pubblicazioni l'ENIT adempie ad uno dei suoi compiti principali: quello della propaganda aeronautica come mezzo più idoneo al turismo moderno, cooperando così allo svilupparsi di una coscienza aeronautica non solo nel campo internazionale, ma anche in quello nazionale.

L'esito del 3° Concorso "Stefano Pietri"

Si è riunita la Commissione giudicatrice del 3° Concorso « Stefano Pietri » bandito dall'ENIT e dalla famiglia Pietri per la pubblicazione di un articolo su Rivista italiana o preferibilmente straniera sulle bellezze della Sardegna (usi, costumi, folclore, ecc.).

Esaminati i lavori, la Commissione ha conferito il 1° premio al prof. Marcello Vinelli, il 2° premio alla signora Mary Howell, ed il 3° al signor Rodolfo Schmid. Agli altri concorrenti l'ENIT ha assegnato una medaglia d'argento come attestazione di partecipazione al concorso e ricordo del concorso stesso.

La Commissione ha approvato inoltre il bando per il 4° Concorso.

Il Concorso annuale per monografie di economia turistica.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche bandisce il solito concorso annuale, fra gli studenti di qualsiasi facoltà e scuola della Regia Università di Roma, iscritti al Corso di Economia Turistica e che ne superino gli esami nella sessione di luglio o in quella di ottobre. Ciascun concorrente dovrà presentare entro il 31 dicembre prossimo una monografia su di un tema di economia e di statistica turistica.

Ai tre migliori lavori saranno assegnati i seguenti premi:

al *primo* classificato un biglietto ferroviario gratuito circolare di prima classe per tutta l'Italia;

al *secondo* classificato una medaglia d'oro;

al *terzo* una medaglia d'argento.

I lavori che siano giudicati meritevoli potranno essere stampati a cura dell'ENIT. Per informazioni più particolareggiate rivolgersi alla Segreteria della R. Università di Roma, o alla Direzione Generale dell'ENIT, in via Marghera 6, Roma.

VITA DEL TOURING

Il campeggio del Touring nel Gruppo di Brenta - 20 luglio-17 agosto.

Come si potrebbe parlare del campeggio che il Touring ha organizzato nel Gruppo di Brenta a 2000 metri sopra Madonna di Campiglio senza dedicare qualche parola al maltempo che ha caratterizzato la passata estate? Lo meriterebbe veramente perchè è riuscito ad attirare su se stesso l'attenzione di tutti i campeggianti per l'intero periodo dell'attendamento.

Ma per quella virtù tutta particolare della montagna di saper trasfondere nell'animo di chi la percorre un senso di letizia e di soddisfazione anche se l'inclemenza del tempo tenta di smorzare gli entusiasmi, ed anche perchè il sole non ha mancato di rallegrare tante giornate, il campeggio ha avuto il più lieto successo. Dobbiamo pur dire tuttavia, sempre in tema di intemperie, che il nostro campeggio ha superato contro gli elementi più avversi delle battaglie che non hanno alcun precedente nei passati nostri attendamenti e che non si rinnoveranno certo con molta frequenza.

Quella che è stata sempre l'ammirazione dei nostri Soci per il nostro campeggio e per il suo impianto si è trasformata quest'anno nella piena convinzione che esso possa resistere ad uragani, diluvi e tormente senza menomamente risentirne le conseguenze o dare delle noie ai suoi ospiti.

Il successo del Campeggio si deve in primo luogo alla località dove fu montato. Pochi ancora sono quelli che conoscono il Gruppo di Brenta, ma siamo convinti, e con noi lo sono i Soci che hanno partecipato all'attendamento, che non può tardare il giorno in cui anche quella catena alpina diventerà una delle preferite dagli alpinisti e dai turisti italiani. Ogni esaltazione della bellezza di essa non potrebbe bastare a darne un'idea completa. Bisogna avvicinarsi a quella meravigliosa catena, percorrerla in tutti i sensi, come hanno fatto i nostri trecentoventi campeggianti, bisogna visitarne i numerosi rifugi, passare dal suo lato occidentale a quello orientale, rallegrati l'uno e l'altro da folti boschi e da laghetti alpini dalle più belle tinte, per intenderne tutto il fascino e la poesia che esso ispira. Una poesia piena di forza e di ardimento perchè poche delle sue più belle vette sono facilmente accessibili a chi non abbia una discreta preparazione fisica e spirituale.

Perchè mai quando i turni del nostro campeggio finivano ci venne chiesto con insistenza di ritornare anche il prossimo anno nello stesso posto dove quest'anno venne montato il campeggio? C'era forse nella domanda il rammarico di un desiderio rimasto insoddisfatto? No, perchè tutte le più belle cime del Gruppo furono toccate dalla maggioranza dei campeggianti e su ognuna di esse, anche se i pronostici alla partenza erano sfavorevoli, non mancò di brillare quel raggio di sole che aprisse fra le nubi i panorami più ampi e più imponenti. E' piuttosto perchè, una volta conosciuto il Gruppo di Brenta, ci si sente legati ad esso da una vivissima simpatia. E' così vario, così diverso in ogni suo punto da quelli già noti, così attraente ogni escursione che esso offre, così suggestive le scalate che comitive di virtuosi e neofiti dell'alpinismo, ma di buona volontà, possono compiere, così sicura la sua roccia che rende possibile ogni ardimento e, soprattutto per la grande massa di turisti amanti della comoda mulattiera, è così infinita la serie di gite e passeggiate fra rifugio e rifugio che offre il Gruppo di Brenta, che veramente esso sa conquistare subito l'ammirazione e l'affetto di tutti.

Il nostro campeggio, di quest'anno, il IX di una brillantissima serie, rimarrà sempre uno dei più indovinati fra quelli organizzati con lo scopo precipuo di far conoscere delle regioni alpine fra le meno conosciute.

***

Promettemmo che il campeggio di quest'anno avrebbe avuto molte utili e interessanti novità, ed infatti i nostri Soci poterono apprezzarle tutte, completando esse l'impianto e quindi il conforto del nostro attendamento che rimane sempre, anche dopo tanti anni dalla sua creazione, un modello del genere. Per accennare soltanto alle principali innovazioni, diremo che il campeggio è stato munito di un impianto elettrico autonomo funzionante con un gruppo Basco che ha dato una bellissima luce in tutte le tende e nelle numerose baracche dei servizi. Lo speciale servizio di piatteria e di posateria, il telefono che metteva in comunicazione il campeggio con Madonna di Campiglio ed i rifugi del Gruppo, i guanciali di lana, la camera oscura per lo sviluppo e la stampa delle fotografie, le segnalazioni in smalto dei sentieri d'accesso al Campeggio, sono state quest'anno le innovazioni principali che hanno riscosso l'unanime approvazione dei campeggianti.

Vennero organizzate per ogni turno importanti escursioni alla cima del Grostè (m. 2897), alla Cima Brenta (m. 3150), alla cima Tosa (m. 3173) la più alta della Catena, alla Pietra Grande (m. 2936), alla Presanella (m. 3564) la vetta più alta del Trentino, che richiesero

tutte la formazione di cordate affidate ad esperte guide con a capo l'ottimo Toni Dalla Giacoma, ed a campeggianti di provata abilità alpinistica. Gite interessantissime e facili furono organizzate ai Laghi Serodoli, Gelato, Nambino, Malghetto. Dei gruppi di valorosi Soci alpinisti compirono poi anche ascensioni molto difficili sulle cuspidi più ardite, portando trionfali su di esse i colori del Touring. Il Castelletto inferiore, che imponente si eleva a fianco del Rifugio Quintino Sella, fu più volte salito seguendo le molte sue vie d'accesso, da diversi campeggianti.

Il ricordo del nostro IX Campeggio rimarrà certo ben fissato nella memoria di chi lo ha frequentato, ma desideriamo che esso non sia disgiunto da quello delle molte persone che presero tanto a cuore l'iniziativa ed efficacemente la favorirono.

Desideriamo quindi ricordare il Comando della Coorte della Milizia Forestale di Trento, che autorizzò il taglio del legname necessario per l'impianto del Campeggio ed i Podestà di Pinzolo, di Spiazzo, di Strembo che concessero a nome dei propri comuni il tavolame necessario. Ricordiamo il Podestà del comune di Ragoli, che accordò l'uso del terreno ove venne montato il campeggio e provvide al rinnovamento della conduttura dell'acqua per i servizi dell'attendamento. Ricordiamo il nostro Console di Madonna di Campiglio, Mario Ferrari, proprietario dell'Albergo Excelsior, che fin da quando nacque l'idea dell'attendamento nel Gruppo di Brenta mise a completa disposizione del Touring tutta la propria esperienza ed i propri mezzi per facilitarne l'iniziativa ed appianare le difficoltà, non scarse, presentatesi per la sua attuazione. Nè va dimenticato il signor Cesare Collini, proprietario dell'Albergo Posta che, con un entusiasmo veramente ammirevole, pur esso si prodigò per il nostro campeggio soprattutto durante l'impianto a cui attese con sperimentata perizia il nostro Del Grande.

E del carissimo ed infaticabile Cav. Zanocco, direttore dei servizi logistici e dei suoi fedeli ed attivissimi satelliti, Vittorio Zanocco, Eliseo Ottolina, Pietro Primo, Giovanni Pollastri, Perego, che dovremmo dire? Se è possibile crederlo, diciamo che essi tutti hanno superato se stessi preparando dei pasti squisiti che, per i semplici rudimentali mezzi a loro disposizione parvero prodigi di arte culinaria. I nostri Soci ricorderanno anche il signor Ghirardi e la gentile sua signora che seppero cattivarsi anche quest'anno tutta la loro simpatia dirigendo il piccolo ed elegante Caffè.

Nè vanno dimenticati gli ottimi servizi automobilistici compiuti dalla Soc. Atesina di Trento, mentre soprattutto chi si è dedicato alla direzione dell'attendamento non dimenticherà quanto abbiano fatto i vari fornitori (cosa non molto facile a riscontrarsi) per favorire anch'essi la manifestazione.

A tutti la Direzione del Touring rivolge il proprio vivo ringraziamento rinnovando l'augurio che la bellissima ed ospitale regione, già apprezzata per le sue stazioni estive, possa trovare, ogni anno di più, numerosi ammiratori ed appassionati visitatori.

Ed ora si preparino i nostri Soci al prossimo campeggio. Volevamo serbare per qualche tempo ancora il segreto: ma non crediamo il caso di mantenerlo, considerando il desiderio di tutti di conoscere la località che sarà scelta con molta probabilità.

Il X Campeggio, che segnerà una prima grande tappa nella serie dei nostri attendamenti, si organizzerà nel 1931 in Carnia, nella Carnia pittoresca, quella regione dalle cime calcaree che ancora pochi conoscono, la Carnia dai folti boschi che ammantano le profonde vallate, dalle bellisime escursioni, la Carnia dai ricordi della nostra grande guerra e del valore dei nostri soldati.

Presto un funzionario del Touring partirà per i necessari sopraluoghi e speriamo quindi di essere in grado fin dal prossimo numero di offrire ai nostri Soci qualche notizia più precisa, anche in merito alle escursioni che saranno organizzate nel prossimo anno.

Facilitazioni per gli abbonati all'estero.

Coloro che si trovano in Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Danimarca, Egitto, Finlandia, Francia, Germania, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Svezia, Svizzera e Ungheria, possono abbonarsi a mezzo degli uffici postali, pagando i seguenti prezzi: *Le Vie d'Italia*, L. 18,40; *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*, L. 25,40; *L'Albergo in Italia*, L. 10,40; *L'Alpe*, L. 15,40; *Le Strade*, L. 6,40; con l'aggiunta di L. 3 per diritto di commissione.

Per gli abbonamenti, cambiamenti d'indirizzo, reclami, ecc., rivolgersi agli uffici postali del luogo di residenza.

Il servizio dei Conti Correnti Postali.

Già altre volte abbiamo constatato con piacere i benefici — specialmente per un'organizzazione come quella del Touring, che basa buona parte dei suoi rapporti coi Soci sul servizio postale — arrecati dal progresso e dai perfezionamenti verificatisi in questi ultimi anni.

Un servizio che si è enormemente sviluppato e che si è dimostrato praticissimo e impeccabile nel suo funzionamento, è quello dei conti correnti.

Sorto alcuni anni or sono, con applicazioni in un primo tempo piuttosto limitate, andò gradatamente guadagnandosi la fiducia del pubblico e oggi si sta affermando come uno dei più poderosi servizi della nostra Amministrazione. Di esso si vale in misura notevolissima anche il Touring. Le rimesse di quasi 400.000 Soci sono continue e nel periodo del rinnovo delle quote giungono a cifre assai importanti. Valga qualche esempio: dal 14 novembre 1929 al 19 successivo, e cioè nello spazio di soli 5 giorni, pervennero al Touring 21.978 Bollettini di Conto Corrente Postale per un ammontare di 601.459 lire! E su tale base si continuò per tutto il mese di novembre

con una lieve diminuzione poi nel mese di dicembre.

Ebbene, dobbiamo dichiarare con soddisfazione che il servizio si è svolto con regolarità perfetta; non solo, ma ha facilitato notevolmente il nostro lavoro amministrativo.

Raccomandiamo vivamente ai Soci di valersi sempre più di questo servizio nei loro rapporti amministrativi col Touring. Il C. C. del Touring ha il N. 398.

Il problema dei carburanti sussidiari al Congresso delle Scienze.

Al Congresso delle Scienze l'importantissimo argomento fu trattato dall'Ing. De Capitani — nostro Consulente Tecnico — in un interessante Rapporto presentato nella Sezione « Scienze Militari », e nel quale egli, dopo un documentato esame della nostra situazione odierna, passò in rassegna le varie sostanze utilizzabili come carburanti e le diverse fonti di esse, che risultano attualmente disponibili. Concluse osservando che il problema non ammette una soluzione unica ed integrale, ma che il razionale impiego delle varie soluzioni proposte permetterebbe di migliorare notevolmente la situazione italiana dai due punti di vista: economico e militare.

L'« Annuario » della Alliance Internationale de Tourisme (A. I. T.) (1).

L'A. I. T., che come altra volta fu ricordato, fu fondata a Parigi il 30 maggio 1919 dai Touring Clubs del Belgio, della Francia, dell'Italia, dell'Inghilterra e dall'Automobil Association and Motor Union di Londra, riunisce oggi ben 58 Associazioni, fra cui tutte le più importanti di turismo, che non abbiano scopo di lucro. Tra le federazioni internazionali, è quella che rappresenta un maggior numero di Soci.

L'*Annuario* che essa pubblica non ha un semplice valore d'informazione della vita interna del grande istituto federativo, ma fornisce una quantità di notizie utilissime ai turisti. Lo si desume anche dalla semplice enumerazione dei capitoli in cui la materia è divisa: 1º Consiglio d'Amministrazione delle Associazioni federate: denominazioni e sedi dei principali organi internazionali di turismo; 2º Passaporti; 3º Dogane; 4º Circolazione interna e internazionale. Tasse; 5º Norme per il trasporto dei velocipedi, delle motociclette, delle automobili; 6º Pubblicazioni; 7º Ragguaglio delle monete dei diversi paesi; 8º Alberghi.

Così com'è oggi, la bella pubblicazione costituisce un utilissimo *vademecum* per chi viaggia, soprattutto con proprii mezzi di trasporto, fuori dei confini del proprio paese.

L'*Annuaire* si può avere anche al Touring Club Italiano al prezzo di L. 30; di L. 33 franco di porto, raccomandato, in Italia e nelle Colonie.

(1) *Annuaire officiel*, pag. 633, in 8°, Bruxelles, 1930.

Le Vie d'Italia e dell'America Latina.

Uno sguardo al sommario del numero di ottobre delle *Vie d'Italia e dell'America Latina*, nostra consorella non meno apprezzata, basta per renderci conto della varietà e dell'interesse degli articoli scritti da collaboratori eccellenti sotto tutti i punti di vista, alcuni dei quali conoscitori profondi dei paesi americani descritti, e degli usi e costumi di quelle lontane località.

Il fascicolo comprende: U. Tegani, *Valparaiso;* P. Martelli, *La verde gaiezza di Montevideo;* W., *Fervore di studi archeologici al Perù;* m. p., *La più vecchia chiesa del Brasile;* P. G. Jansen, *Armenia;* B. Zuculin, *Tabacco cubano;* U. Da Parma, *La Società Italiana di Beneficenza a Rio de Janeiro;* C. S., *La provincia di Entre Rios;* U. Tegani, *Un giornale chileno che ha passato il secolo;* E. Lazzareschi, *Angelo Orsucci;* C. de Guarini, *I Palazzi delle Banche a Buenos Aires;* M. Passos, *Strade del Brasile;* A. Lazzari, *Un centro nazionale d'informazioni universitarie;* G. Silvestri, *Varese, giardino di Lombardia;* F. Stoppani, *La villa Sciarra al Gianicolo;* P. Stacchini, *Da Mälles a Monastero;* S. Incisa, *La coltivazione del riso in Italia;* S. La Sorsa, *Il pellegrinaggio a S. Nicolò di Bari;* E. Cattaneo, *La storia dei Mas.*

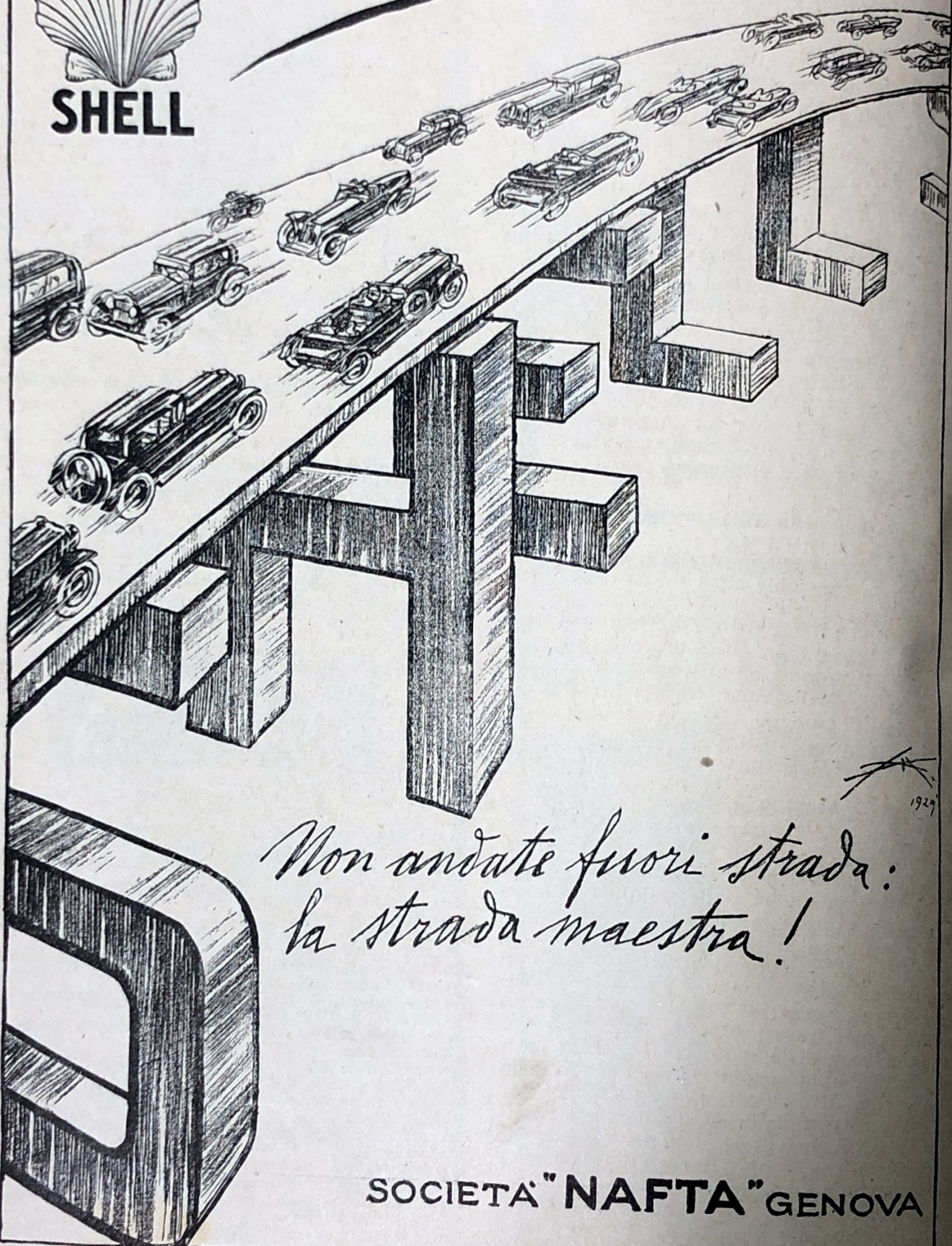
Abbonamento annuo: L. **25,40** per i Soci del T. C. I. (Estero L. **50,40**), L. **30,40** per i non Soci (Estero L. **55,40**).

Alberghi affiliati al T. C. I. e che concedono Sconti ai Soci.

QUARTO ELENCO a tutto il 31 luglio 1930.

Alassio (Savona): *Albergo Alfieri*, Via Principe di Piemonte, Cat. B. Camere 26, letti 43; sconto 5 %.
Alba (Cuneo): *Albergo San Carlo*, Via Roma, 12, Cat. C. Camere 12, letti 18; sconto 10 %.
Arco (Trento): *Albergo Centrale*, Piazza Carlo Marchetti, 119, Cat. C. Camere 14, letti 24; sconto 5 %.
Brescia: *Albergo Brescia*, Via Umberto I, 6, Cat. B. Camere 35, letti 48; sconto 5 %.
Cannero (Novara): *Albergo Britannia*, Lungo Lago, Cat. C. Camere 8, letti 15; sconto 10 %.
Cellio (Vercelli): *Albergo Bracchi*, Via Cavour, 6, Corso Cavallotti, Cat. C. Camere 8, letti 17; sconto 5 %.
Champorcher (Aosta): *Albergo Monte Glacier*, Via Principale, Cat. C. Camere 30, letti 50; sconto 5 %.
Chianciano Bagni (Siena): *Grand Hôtel*, Cat. A. Camere 90, letti 120; sconto 5 %.
Cuorgnè (Aosta): *Albergo Leon d'Oro*, Via Ivrea 18, Cat. C. Camere 5, letti 11; sconto 10 %.
Fidenza (Parma): *Albergo Ristorante Caffè Savoia*, Via Roma, 1, Cat. C. Camere 25, letti 40; sconto 10 %.
Genova: *Princes Hôtel Argentina*, Via Balbi, 36, Cat. B. Camere 90, letti 140; sconto 5 %.
Lanzo d'Intelvi (Como): *Albergo Lanzo*, Via Principe Umberto 133, Cat. C. Camere 16, letti 27; sconto 5 %.
Marina di Massa (M. Carrara): *Albergo Tirreno*, Cat. B. Camere 60, letti 90; sconto 10 %.
Milano: *Albergo Plinius*, Via Plinio 2, Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 10 %.
Montecatini Terme (Pistoia): *Albergo Romagna*, Via Garibaldi, 14, Cat. C. Camere 24, letti 40; sconto 10 %.
Paola Marina (Cosenza): *Albergo Commercio*, Via Marina, Cat. C. Camere 30, letti 60; sconto 5 %.
Pilzone (Brescia): *Albergo Seconda Fenice*, Via Fenice, Cat. C. Camere 10, letti 12; sconto 10 %.
Pisa: *Albergo Milano e Commercio*, Via Principe Amedeo 4, Cat. B. Camere 45, letti, 65; sconto 10 %.
Reggio Emilia: *Albergo Stella d'Italia*, Via G. da Castello, Cat. C. Camere 10, letti 13; sconto 5 %.
Sappada (Belluno): *Albergo alle Alpi*, Via Cima Sappada, Cat. C. Camere 16, letti 23; sconto 5 %.
Viareggio (Lucca): *Albergo Regina*, Cat. B. Camere 60, letti 100; sconto 5 %.
Viareggio (Lucca): *Albergo Guglielmina*, Via Ugo Foscolo, 24, Cat. C. Camere 14, letti 22; sconto 10 %.
Viareggio (Lucca): *Albergo La Pace*, Via Manin, 34, Cat. B. Camere 25, letti 50; sconto 10 %.
Viola (Cuneo): *Albergo Centrale*, Via Capoluogo, Cat. C. Camere 8, letti 12; sconto 15 %.

ESTERO.

Valencia (Spagna): *Albergo Reina Victoria*, Via Barcas, 4, Cat. A. Camere 80, letti 110; sconto 5 %.

Benzina e Motor-oils
SHELL
Non andate fuori strada:
la strada maestra!
1929
SOCIETÀ "NAFTA" GENOVA

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Modificazione del regime doganale italiano dei prodotti dell'industria automobilistica.

Con R. Decreto-Legge 27 giugno u. s., N. 858, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 30 giugno u. s. è stato modificato, con decorrenza dal 30 giugno stesso, il regime doganale dei prodotti dell'industria automobilistica, nella misura seguente:

	Dazio, per quint. L. oro
N. 520 – Autoveicoli con o senza carrozzeria da qualunque motore azionati:	
a) per trasporto di persone:	
1. pesanti fino a 700 kg.	300
2. pesanti più di 700 e fino a 1200 kg.	400
3. pesanti più di 1200 kg.	440
b) trattrici	140
c) altri, compresi gli autoveicoli per uso industriale:	
1. pesanti fino a 700 kg.	300
2. pesanti più di 700 fino a 1200 kg.	400
3. pesanti più di 1200 fino a 1800 kg.	320
4. pesanti più di 1800 kg.	260

Nota. — 1. Gli châssis non carrozzati che non presentino caratteristiche tali da farli ritenere di uso esclusivo per il trasporto di merci o per altro uso industriale, debbono essere compresi fra gli autoveicoli per trasporto di persone.

2. Gli châssis non carrozzati destinati ad autoveicoli per trasporto di persone debbono essere tassati in base al loro peso effettivo e sottoposti ai dazi stabiliti per la categoria immediatamente superiore a quella alla quale sarebbero assegnati in ragione del loro peso.

3. Il peso dell'autoveicolo deve essere calcolato al completo di ogni sua parte, cioè in perfetto ordine di marcia, compresi i pneumatici alle quattro ruote, la batteria, gli apparecchi di segnalazione, i fari e i fanali.

4. I motori a combustione interna che si dimostrino destinati unicamente a trattrici e le parti staccate di queste, dovranno essere escluse dal trattamento stabilito dai N. 522 e 523.

	Dazio, per quint. L. oro
N. 521 – Carrozzerie per automobili e loro parti:	
a) per trasporto di persone	440
b) altre	280
N. 522 – Motori a combustione interna per autoveicoli (vedi Nota 4° al N. 520):	
a) fino a 100 kg.	340
b) di più di 100 fino a 200 kg.	420
c) più di 200 kg.	460

	Dazio, per quint. L. oro
N. 523 – Parti staccate di autoveicoli, non nominate (vedi Nota 4° al N. 520):	
a) facenti parte dell'apparato motore, degli organi di trasmissione e di direzione:	
1. greggie	260
2. lavorate	480
b) altre:	
1. greggie	200
2. lavorate	440

Nota. — I dazi previsti per le parti staccate di autoveicoli, non nominate, greggie, di cui ai numeri *a*) 1) e *b*) 1) del N. 523, saranno ridotti rispettivamente a lire oro 55 e 45 per q.le per le importazioni che si effettueranno entro il 31 dicembre 1930, nei limiti di un contingente che sarà fissato con decreto del Ministro delle Finanze di concerto con quello per le Corporazioni.

Come viene affrontato in vari Stati il problema delle automobili usate.

Il problema delle automobili usate va acquistando sempre maggiore importanza e attira sempre più l'attenzione dei legislatori e degli industriali e commercianti.

A Berlino, per iniziativa dell'Associazione dei Commercianti di Automobili, si è costituita una Società per il ritiro dalla circolazione delle automobili usate da lungo tempo.

Una simile Società denominata Junking Association esiste già da qualche tempo negli Stati Uniti, dove essa dispone di un capitale di circa 15 milioni di dollari e ha per iscopo il ritiro dalla circolazione di automobili in uso da oltre 10 anni.

Diremo a tal proposito che la Casa Ford ha recentemente adottato un nuovo sistema per effettuare la distruzione delle macchine usate, su basi economiche. A detto scopo la Casa americana si impegna di ricevere dai propri agenti venditori una macchina vecchia per ogni vettura nuova che verrà da loro ritirata, pagando per la stessa la somma di dollari 20, ridotta di una percentuale a parziale rimborso della spesa di trasporto della macchina usata dall'agenzia alla sede centrale.

A Detroit è stata all'uopo eretta un'officina speciale nella quale ha luogo lo smantellamento delle macchine, dopo che ad esse sono stati tolti tutti quei pezzi, materiali ed apparecchi, che possono essere usati ulteriormente, come vetri, batterie, tappezzerie, riempimenti di crine, ecc.: tutto il resto viene inviato alle fonderie, per essere impiegato quale materia prima nella costruzione di nuove vetture.

Sembra che questo sistema abbia dato ottimi risultati, poichè la Ditta Ford ha deciso di costruire una seconda officina di smantellamento nei dintorni di Detroit, nello Stato di

Michigan, dove verrebbe accentrato tutto il lavoro della Costa Atlantica.

In Francia è stata recentemente sottoposta al Sindacato Francese dei Commercianti di Automobili, la proposta di far sottoporre ad un'ispezione periodica tutte le vecchie automobili e quindi di stabilire una graduatoria che permetta di eliminare quei veicoli che per il loro stato di logorio e deperimento, possano costituire un pericolo per il traffico stradale.

Secondo tale proposta, l'esame delle automobili vecchie dovrebbe essere curato dal Ministero dell'Interno che, come è noto, ha la sovraintendenza del traffico di tutta la Repubblica. Fra l'altro, l'accennata proposta vorrebbe che fossero eliminate dalla circolazione tutte le vetture in esercizio da oltre 10 anni.

D'altra parte il signor H. Colin in una riunione della Camera Sindacale dell'Automobile a Parigi ha proposto una formola fissa che dovrebbe essere adottata per valutare le vetture d'occasione che non abbiano subìto incidenti stradali unicamente in base alla loro età. Dopo un anno di uso la vettura perde il 30 % del suo valore. Dopo un'altr'anno il 22 % del valore residuo e così di seguito di anno in anno dovrebbe essere svalutata del 15 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 %, 50 %.

Così per esempio, una vettura di 30 mila lire dovrebbe valere:

Dopo	1	anno	L.	21.000
»	2	anni	»	16.380
»	3	»	»	13.923
»	4	»	»	11.835
»	5	»	»	9.468
»	6	»	»	5.091
»	7	»	»	3.819
»	8	»	»	2.673
»	9	»	»	1.326
»	10	»	»	663

Il Governo Sovietico invece si preoccupa del problema commerciale degli autoveicoli usati in rapporto agli enti pubblici e alle cooperative. In base a recenti ordinanze della sezione Trasporti Automobilistici del Commissariato delle Comunicazioni, le automobili e motociclette usate appartenenti ad enti statali, cooperativi e pubblici non possono essere rivendute a enti statali, cooperativi e pubblici a prezzo superiore al costo iniziale d'acquisto, dal quale dovranno essere inoltre sottratte le somme d'ammortamento. La rivendita delle macchine suddette a persone o ad organizzazioni private è ammessa soltanto quando entro il termine di un mese dopo la rispettiva pubblicazione di vendita nessun ente statale, cooperativo e pubblico avrà manifestato il desiderio d'acquistare la macchina.

Determinazione della nazionalità delle automobili in Francia.

Il « Bureau Permanent des Constructeurs d'Automobiles » ha stabilito che la nazionalità degli châssis e dei veicoli dovrà venire in seguito determinata prendendo in considerazione le seguenti condizioni:

a) la nazionalità della marca deve essere ben definita in modo che non possa essere confusa con altra di nazionalità estera;

b) almeno il 75 % della fabbricazione dello châssis, sprovvisto di gomme e munito delle parti principali come il motore, il carter del cambio e la carrozzeria deve essere fatta nel paese, come pure il montaggio iniziale e la messa a punto finale;

c) il materiale impiegato deve risultare di origine nazionale a meno che il Paese si trovi nell'impossibilità di produrlo.

Aumento della produzione automobilistica russa nel 1929.

Secondo dati attendibili — di fonte americana — le fabbriche automobilistiche sovietiche avrebbero prodotto durante lo scorso anno 1706 autoveicoli, contro neppure 800 nel 1928.

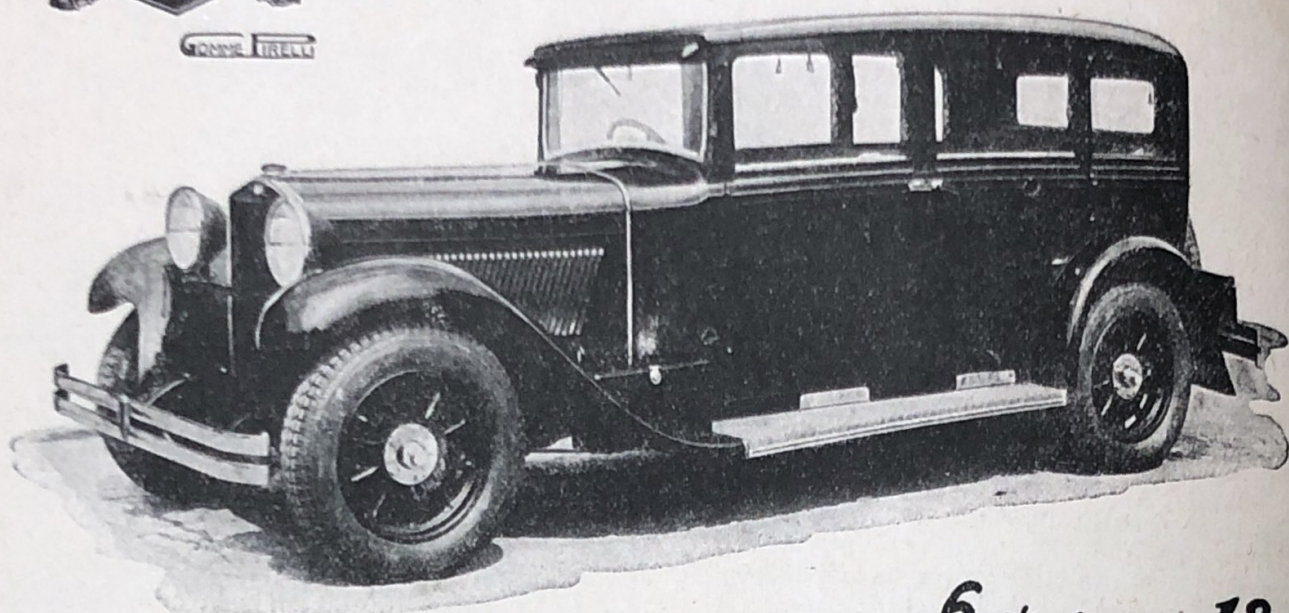
Molteplici sono i progetti che il Governo russo ha finora formulati per la creazione di un'industria automobilistica nazionale. Secondo il Piano Economico Quinquennale, la produzione di autoveicoli già dovrebbe nel corso di quest'anno salire ad oltre 25 mila unità, per poi toccare le 140 mila nell'esercizio finanziario 1931-32.

Tale produzione verrà effettuata non tanto col concorso delle fabbriche già attualmente esistenti nella Russia — l'Impianto Numero Quattro, le officine « Amo » e le officine « Yaroslav » — quanto mediante l'entrata in efficienza del nuovo impianto attualmente in via di costruzione a Nijni-Novgorod. Inoltre stanno per essere ultimati i lavori, iniziati lo scorso anno coll'aiuto tecnico di ingegneri americani, per la riorganizzazione dello stabilimento automobilistico « Amo ».

Ad eccezione dei pneumatici, del vetro, e degli impianti elettrici, il nuovo stabilimento potrà produrre piccole parti ed accessori occorrenti alla fabbricazione di autovetture e si ritiene che il prossimo anno tale fabbricazione potrà essere iniziata su vasta scala.

Le rose e le spine dell'industria automobilistica americana: produzione, esportazione, commercio, dividendi.

La produzione americana è stata caratterizzata durante il mese di giugno da un'ulteriore contrazione nel campo delle macchine di medio ed alto prezzo e da un notevole impulso nella fabbricazione di quelle di basso prezzo. Il numero delle macchine prodotte negli Stati Uniti durante detto mese sarebbe ammontato infatti a 370-400 mila unità, in confronto a 417.154 costruite nel mese di maggio e a 545.252 nel corrispondente mese del 1929.

La produzione complessiva del primo semestre si aggira quindi intorno ai 2 milioni 350 mila macchine con una contrazione di oltre un milione in confronto alla cifra del

ANSALDO
GOMME PIRELLI
6 cilindri - tipo 18

corrispondente periodo dello scorso anno, che raggiunse un totale di 3.413.804 macchine.

Durante questi ultimi mesi la produzione automobilistica degli Stati Uniti si è mantenuta su livelli più adeguati alla domanda, con il risultato che le disponibilità di nuove macchine presso le fabbriche e presso i distributori si sono sempre mantenute sufficienti per far fronte alle esigenze immediate, riflettendo così una più efficace cooperazione tra i fabbricanti e i distributori.

Nel complesso, l'attività produttiva delle fabbriche automobilistiche nord-americane durante il primo semestre è stata irregolare, particolarmente in molte di quelle specializzate nella produzione di vetture di medio e di alto prezzo. Per contro nelle società produttrici di macchine di basso prezzo è prevalsa una maggiore attività produttiva, essendosi la domanda prevalentemente orientata verso tali tipi di vetture.

Secondo i dati forniti dal Dipartimento del Commercio, il valore medio mensile delle esportazioni di autoveicoli e di prodotti dell'industria automobilistica americana è risultato nel primo quadrimestre del corrente anno di $ 35.339.889 in confronto a $ 63.533.729 nel 1929, a $ 41.187.234 nel 1928, a $ 37.274.801 nel 1927 e a $ 31.542.039 nel 1926.

Il numero degli autoveicoli esportati è variato da 31 mila (di cui 22.129 vetture) nel mese di marzo, a 35.238 (di cui 23.777 vetture) nel mese di aprile.

Nelle spedizioni delle vetture, il massimo concorso è dato da quelle di basso ed alto prezzo, e nel ramo degli autocarri dalle macchine di media e grande portata.

Il prezzo medio delle vetture e degli autocarri esportati nel mese di aprile è risultato di $ 648 e $ 767 rispettivamente. I più importanti Paesi acquirenti di vetture sono risultati, in ordine di importanza, i seguenti: Canadà, Belgio, Argentina, Danimarca, Svezia, mentre per gli autocarri il primato venne conquistato dalla Danimarca, seguita dal Belgio, dall'Argentina e dall'India Britannica.

Durante il primo semestre del corrente anno, la situazione del mercato automobilistico americano, è stata, nel complesso, piuttosto insoddisfacente, come è facile desumere dalle vendite che risultarono inferiori del 20% alle vendite del 1° semestre del 1929.

Molti si confortano considerando l'attuale depressione degli affari e le stasi segnate nell'economia mondiale.

Attualmente il mercato delle macchine nuove continua ad essere caratterizzato da una lenta ripresa, specie per le macchine di basso prezzo; la domanda per le macchine di lusso è, altresì, in buona ripresa, mentre per le vetture di medio prezzo essa prevale fiacca, nonostante i ribassi nei prezzi annunziati per varie marche.

La situazione è migliorata invece nel mercato delle macchine usate.

Secondo la stampa americana, la disponibilità di vetture automobili esistenti negli Stati Uniti ammontava, al 30 dello scorso giugno, a circa 400 mila macchine; ad un quantitativo, cioè, inferiore del 23 % a quelle esistenti alla corrispondente data del 1929 e pressochè pari alla produzione normale di un mese. Tale quantitativo inoltre, starebbe ad indicare una disponibilità media di poco più di 7 macchine per ciascuno dei 55 mila distributori americani, disponibilità queste considerate inadeguate per poter soddisfare alle esigenze della domanda in normali condizioni del mercato, ma attualmente stimate sufficienti in considerazione dell'affievolimento progressivo che va registrandosi nella richiesta del pubblico in seguito alle sfavorevoli condizioni economiche del Paese.

Durante il primo semestre del corrente anno, la distribuzione dei dividendi da parte di 17 società automobilistiche americane è ammontata a un complessivo di $ 116.924.638, in confronto a $ 147.284.737 nel corrispondente periodo del 1929.

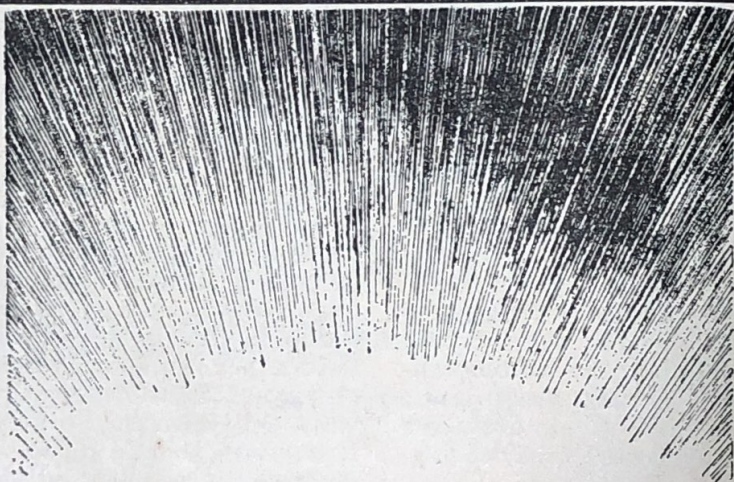
Tale sostanziale diminuzione viene nella totalità attribuita alla minore distribuzione da parte del Gruppo General Motors che, durante il semestre in parola, ha pagato dividendi per un totale di $ 78.300.000, rispetto a dollari 108.750.000 nel primo semestre del 1929.

Tendenze costruttive dell'industria automobilistica inglese.

Il Supplemento settimanale del *Times* dava recentemente alcune interessanti notizie sulle attuali tendenze costruttive dei produttori inglesi.

Le Case britanniche hanno cercato negli ultimi tempi di assecondare sempre più le generali tendenze verificatesi nei disegni delle macchine, tanto private che commerciali, verso lusso, economia ed autonomia maggiori. Gli accessori di cui generalmente le macchine di costruzione britannica anche di prezzo medio sono fornite, sono i seguenti: due ruote gommate, segnale luminoso posteriore di arresto, coppia di fari anteriori mobili manovrabili elettricamente, vetri di sicurezza, protezione per radiatore, termometro, strumento elettrico con interruttore per misurare il livello della benzina, orologio con carica per otto giorni, fanale da nebbia, accendi sigari elettrico, appoggia-piedi regolabile, schermo contro il sole, tappeti felpati, o di pelle, cuscini di panno ricoperti di tela, porta bastoni, e naturalmente, l'ordinario spidometro, specchio retro-visivo, bagagliaio e talora anche il ventilatore, ecc.

Notevole di rilievo è la tendenza ad aumentare il numero dei cilindri, tendenza alla quale del resto sono portati oggi tutti i produttori in seguito alla crescente preferenza del pubblico verso i tipi a sei e più cilindri. Oggetto di particolare cura è stato l'aumento di potenzialità dei freni, pei quali il sistema idraulico sembra essere adottato in Inghilterra su sempre più vasta scala.

Il tipo di macchine più largamente costruito è quello chiuso, con preferenza per i modelli

a tetto apribile. Grande successo stanno però ottenendo anche i modelli sport a tre posti anteriori e due posteriori esterni.

Ai costruttori inglesi viene fatta colpa di non dare una più completa dotazione di utensili alle macchine: specialmente sentita in tale campo è la mancanza di un tipo perfezionato di martinetto. Anche le pompe per pneumatici sembra non siano state oggetto di particolare perfezionamento da parte dei produttori inglesi, deficienza questa molto sentita specialmente se si tien conto del sistema attualmente adottato di tenere i pneumatici a bassa pressione. Lamentata pure è la scarsa applicazione ai sedili del cuscino pneumatico, cosa che con l'attuale basso prezzo della gomma, non appare colà giustificata.

Nel campo degli autobus, soprattutto in quelli a due piani, si stanno facendo tutti gli sforzi per avvantaggiarsi in grado massimo dei progressi della tecnica moderna, al fine di riunire i requisiti di solidità con quelli della massima leggerezza; a tale scopo sembra vengano sempre più largamente adottate dai produttori inglesi le strutture in alluminio.

L'incremento della produzione automobilistica inglese nel 1929.

Secondo i dati semiufficiali pubblicati dalla stampa tecnica ed economica inglese, il numero delle automobili costruite in Inghilterra durante il 1929 avrebbe superato le 180 mila unità. Tale cifra indicherebbe un forte aumento sulla produzione degli anni precedenti, che era di 154.495 macchine nel 1928, 161.920 nel 1927 e 107.000 nel 1924.

Le cinque maggiori case costruttrici inglesi si attribuirono da sole poco meno del 90 % della produzione totale dello scorso anno, il che starebbe ad indicare che malgrado le numerose lamentele sollevate in Inghilterra sulla scarsa coesione dell'industria e sull'eccessiva molteplicità delle case costruttrici e conseguente frazionamento della produzione, l'industria inglese è invece notevolmente accentrata e compatta.

E' interessante esaminare le varie categorie di macchine prodotte in Inghilterra negli ultimi anni:

PRODUZIONE INGLESE DI AUTOVETTURE DISTINTA PER CATEGORIE.

	1927	1928	1929
Fino a 10 HP.	38.992	50.586	73.289
12 e 14 HP.	102.081	78.967	67.399
16 HP.	11.220	12.398	24.758
18 HP.	9.627	12.544	14.980
Totale	161.920	154.495	180.426

Nel 1927 le automobili della potenza di 12 HP costituivano il nucleo più ingente della produzione; nel 1928 la produzione delle vetturette fu quasi altrettanto elevata mentre presentemente la situazione del 1927 si è quasi capovolta.

Appare notevolmente aumentata la popolarità delle automobili da 16 HP, classe che ha dimostrato negli ultimi tre anni uno sviluppo veramente sorprendente. Il prezzo medio delle macchine comprese in tale categoria è disceso da Lst. 473 a 461, mentre il numero delle macchine prodotte è per contro salito da 11.220 unità (ovvero 6,8 % della produzione totale) a 24.758 (ossia 13,7 % della produzione complessiva).

Mentre la vetturetta da 10 HP o meno — a 4 cilindri — è andata sempre più guadagnando di popolarità come vettura di uso corrente e di impiego utilitario, la vettura a sei cilindri di 16 HP è andata sempre più affermandosi presso la clientela più esigente. Le macchine da 12 e da 14 HP che prima venivano ordinariamente impiegate come vetture da famiglia, ora sono in prevalenza usate per vetture leggere da turismo e devono a tale variazione nel loro impiego gran parte del rialzo subìto nei prezzi.

La standardizzazione in pochi tipi è una delle tendenze più spiccate delineatesi nell'industria automobilistica inglese nel corso degli ultimi anni e costituisce una notevole caratteristica che la contraddistingue dal recente passato, allorquando cioè gli sforzi inventivi e produttivi delle varie Case venivano suddivisi, non sempre utilmente, fra un notevole numero di tipi molto variati per peso e potenza.

Si ritiene che l'accennata riduzione di tipi si rifletterà maggiormente a vantaggio della produzione e dell'esportazione delle piccole vetture a 4 e a 6 cilindri, che gli inglesi ritengono costituiscano attualmente i tipi più caratteristici e più apprezzati della loro produzione automobilistica.

Pneumatici del colore della carrozzeria.

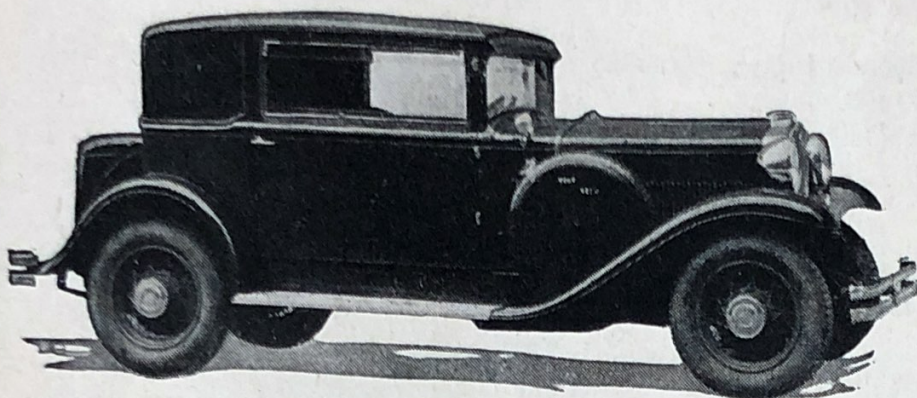
Una delle più importanti fabbriche americane di pneumatici ha esperimentato con successo un nuovo processo che permette la vulcanizzazione dei pneumatici con pigmenti colorati, con il risultato che potrà venir armonizzato il colore dei pneumatici stessi con la tinta generale delle vetture.

La produzione automobilistica ungherese nel 1929.

Durante lo scorso anno furono costruiti nell'Ungheria 632 autoveicoli contro 460 nell'anno precedente. Della produzione del 1929, 381 erano vetture da turismo, 62 autocarri e 189 autobus. Circa 350 unità, ossia oltre la metà della produzione ungherese, sono costituite da autoveicoli per servizio pubblico.

Le maggiori Case costruttrici furono anche lo scorso anno la Magyar Gepgyar R.T. (M.A.G.), che produsse da sola 328 autovetture e 35 camions, tutti del tipo 6 cilindri; la Magyar Allami Gepgyar (Mavag) che produsse 155 autobus pure del tipo a 6 cilindri; seguono, in ordine d'importanza, la Weiss Manfred R.T. con una produzione di 53 autovetture e 19 camions, del modello a 4 cilindri e la Magyar Gepgyar es Waggon (Raba), con 8 camions e 34 autobus, tutti a 4 cilindri.

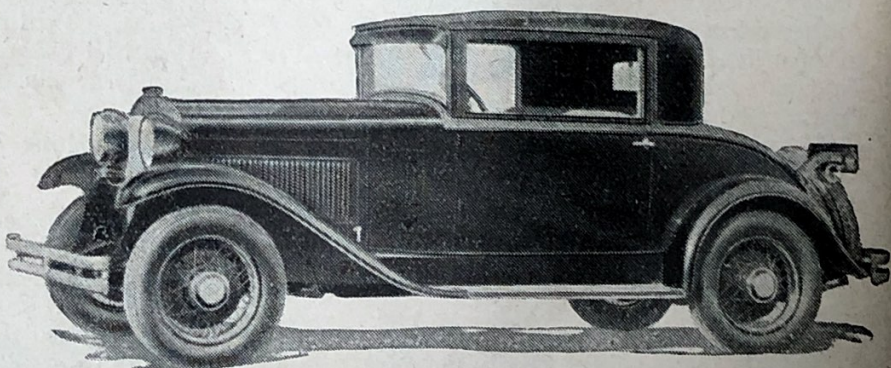
LA FIAT AL SALONE DI PARIGI

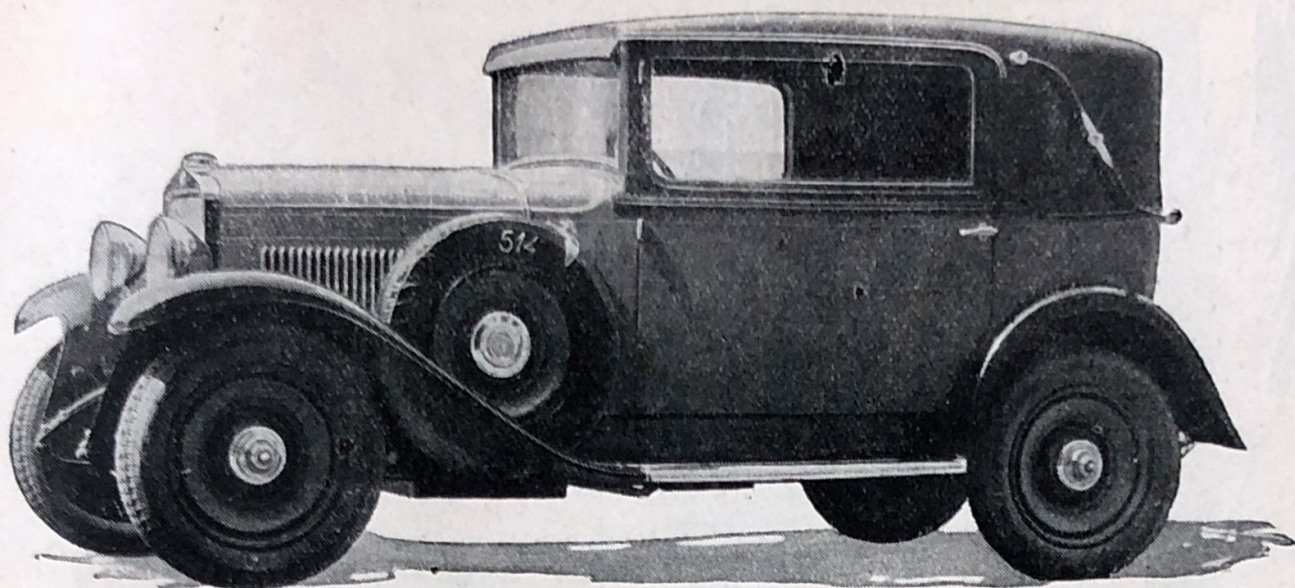
Il grande pubblico internazionale che accorre al massimo Salone automobilistico mondiale non rimarrà certo deluso dalla partecipazione dell'industria italiana, e segnatamente di quella della nostra massima Casa, la FIAT, sempre seguita ed osservata col più vivo interesse.

Coupé royal 521/C.

E' ormai risaputo che la costruzione automobilistica moderna si è stabilizzata su pochi e ben definiti modelli di vetture, accomunanti i perfezionamenti e le soluzioni classiche suggerite dalla lunga esperienza e dai risultati di innumeri prove in ogni parte del mondo; ma il segno della vitalità di una Casa sta nell'incessante perfezionamento della tecnica costruttiva, nella miglioria del dettaglio, nel raffinamento estetico delle sue macchine tipiche. Questo progresso minuzioso si traduce praticamente — corrispondendo al miglioramento del prodotto la modicità del prezzo e l'economia del consumo — in una maggiore accessibilità, popolarità e sicurezza dell'automobile come elemento integrante d'ogni moderna attività.

La Mostra della Fiat al Salone di Parigi è una chiara documentazione di questo utile processo di sviluppo. La Fiat presenta i suoi modelli più famosi con alcuni particolari modificati, e presenta carrozzerie di lusso interamente nuove, che attestano il progresso compiuto dalla Fiat anche nell'arte di carrozzare l'automobile con buon gusto italiano, con pratico senso della comodità. Non solo le qualità meccaniche, le doti intrinseche dell'automobile, concepito come macchina utilitaria ed universale, vengono scrupolosamente curate nelle mondiali Officine del Lingotto, ma anche le qualità esteriori della vettura e le sue doti di abitabilità confortevole; cosicchè le Fiat risultano oggi al Salone di Parigi di classe assolutamente superiore, anche come carrozzeria.

Quattro superbe vetture di lusso — e tutte a prezzi accessibili — presenta la Fiat al Salone di Parigi. La prima è un delizioso Coupé royal a quattro posti sullo châssis 514. La « 514 » è una novità pel Grand Palais, ma è oggi già diffusa e notissima in tutto il mondo. Questa carrozzeria della «514», invece, può dirsi veramente nuova per il Salone soltanto perchè differisce sensibilmente dal Coupé royal 514 presentato all'ultimo Salone di Milano.

Come ben vedesi nella nostra illustrazione, la vettura, con una sola grande porta per lato, a cristallo interamente scendente, ha balloncino fisso in uso pelle, con finti compassi laterali cromati; ha due ruote di scorta incassate

Coupé spyder 525/S.

nei parafanghi anteriori; ha un nuovo elegante portabagaglio inclinato e ribaltabile, posteriormente. La linea accorciata di gran moda, la perfetta finitura esterna, il suggestivo interno tipo-salottino, con due divani in finissimo panno, la doviziosa dotazione d'accessori, rendono questa piccola aristocratica vettura un modello, un capolavoro.

Coupé royal 514.

Altre due carrozzerie di lusso vengono offerte all'ammirazione dei visitatori nello Stand Fiat sul notissimo châssis 521/C — oggi la più diffusa «6 cilindri» italiana — che presenta, come perfezionamento di dettaglio, il servofreno, l'alimentazione con pompa meccanica, i nuovi ammortizzatori idraulici costruiti dalla Villar Perosa, ed altre migliorie.

La prima è una signorile «guida interna» a cinque posti, verniciata in nero, con interno tutto in panno amaranto. Oltre alla dotazione normale d'accessori (comprendente anche i paraurti cromati) questa vettura presenta nuove ed interessanti applicazioni: il parasassi al radiatore, l'indicatore luminoso di direzione e d'arresto, il parasole interno in vetro bleu, la tendina alla lunetta posteriore comandabile dal posto di guida, ecc.

La seconda vettura è un perfetto Coupé royal a quattro posti, e interamente in lamiera. La linea della scocca è prolungata posteriormente da un modernissimo baule — all'occorrenza asportabile collocato sul portabagagli; — le ruote sono a raggi metallici incrociati del nuovo tipo Fiat; gli accessori come per la berlina.

Infine sullo châssis 525/S, la più brillante creazione della Fiat, la vettura di lusso sportiva dalla entusiasmante ripresa, dalla incomparabile elasticità di marcia, è esposto al Salone un elegantissimo Coupé spyder nero e amaranto, a due posti interni e due esterni. Anche questa vettura di gran lusso, equipaggiata con rara dovizia di accessori e con le nuove ruote a raggi, per la grazia della linea e la perfezione della finitura, il buon gusto in tutti i particolari riscuote a Parigi un vero plebiscito d'ammirazione.

IL CALENDARIO SPORTIVO DELLA FIAT "514".

1 febbraio 1930
Esce la Vettura dell'Anno VIII.

23 febbraio
Brescia-Ponte di Legno
1ª di Categoria - Scarto O.

12-13 aprile
IV Coppa delle Mille Miglia
1° 2° 3° posto di Categoria: km. 1640 alla media di km. 70,519 all'ora.

10-12 maggio
Raid Milano-Budapest
1ª di Categoria.

25 maggio
Coppa della Presolana
Classifica Categorie «macchine utilitarie»: 1ª Squadra FIAT «514» - 2ª Squadra FIAT «514».

8 giugno
Milano-Rimini
Vince la Coppa dell'Adriatico, percorrendo i 340 km. della gara alla media di 96 km.

29 giugno
Coppa Città di Voghera
1ª assoluta.

29 giugno
Cuneo-Colle della Maddalena
1ª di Categoria - Coppa Willy Burgo dell'A. C. di Cuneo.

26-28 luglio
Coppa delle Venezie
Classifica Categorie «macchine utilitarie»: 1ª Squadra FIAT «514» - 2ª Squadra FIAT «514».

31 luglio
Aosta-Gran S. Bernardo
Classifica Categorie «macchine utilitarie»: 1° Menchetti su FIAT «514».

TVRISMO

Autoservizi di gran turismo in vigore nel mese di ottobre.

Più volte abbiamo dato notizia della inaugurazione di autolinee di gran turismo in varie località del Regno. Crediamo ora di far cosa utile ai nostri Lettori segnalando loro gli autoservizi in vigore per il mese di ottobre. I dati sono ricavati dall'*Orario Generale degli Autoservizi di Gran Turismo* pubblicato dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche e dalla Confederazione Nazionale Fascista dei Trasporti Terrestri e della Navigazione Interna.

Per ogni linea sono indicati: l'itinerario, la ditta assuntrice, l'ora di partenza e di ritorno alla stazione di origine, la data massima della durata, i giorni di effettuazione. Ove manca questa ultima indicazione il servizio è presumibilmente quotidiano.

Milano-Stresa-Baveno (Soc. Autostradale): p. Milano (Largo Cairoli) 9 (g. fest.), 8,30 (g. fest.), 18 (g. fer.); r. Milano 9,50 (g. fer.), 19,20 (g. fest.). Sino al 15 ottobre.

Milano-Como (Soc. Autostradale): p. Milano 9 (quotid.), 10,30 (g. fer.), 14 (g. fest.), 17,20 (g. fer.); r. Milano 10,05 (g. fer.), 15,05 (g. fer.), 19,30 (quotid.), 22 (g. fest.). Sino al 15 ottobre.

Milano-Certosa Pavia (Soc. Autostradale): p. Milano 14,05; r. Milano 17. Sino al 31 dicembre.

Milano-Certosa Pavia (Farè & Curti): p. Milano 14,05; r. Milano 17. Sino al 15 ottobre.

Menaggio-Lago Maggiore (S. Selva): p. Menaggio 9; a. Stresa 16,15; p. Stresa 9,30 (giorno succ.); a. Menaggio 18,30. Sino al 30 ottobre.

Milano-Menaggio (Soc. Gay & C.): p. Milano 16,30; p. Menaggio 6,28 (g. fer.). Sino al 15 ottobre.

Milano-Ponte di Legno-Bolzano (Soc. Autostradale): p. Milano (sabato) 7; r. Milano (lunedì) 19,05. Sino al 31 ottobre.

Giro Monte Cristallo (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 9-14,30; r. Cortina rispett. 12-17,30. Sino al 15 ottobre.

Gita Passo Falzarego (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 8,45; r. Cortina 11,45. Sino al 15 ottobre.

Gita Bagni S. Candido (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 8,30-14; r. Cortina rispett. 12,30-18,15. Sino al 15 ottobre.

Gita Lago di Braies (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 13,30; r. Cortina 19. Sino al 15 ottobre.

Giro Monte Pelmo (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 9,15; r. Cortina 17. Sino al 15 ottobre.

Giro Monte Antelao-Marmarole (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 9,30; r. Cortina 16,50. Sino al 15 ottobre.

Gita Serrai Sottoguda (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 13,30; r. Cortina 19. Sino al 15 ottobre.

Gita dei Cinque Passi (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 9,30; r. Cortina 18. Sino al 15 ottobre.

Gita Lago d'Alleghe (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 13,45; r. Cortina 19. Sino al 15 ottobre.

Giro Passo Monte Croce (A. Dandrea-Menardi-Sello & C.): p. Cortina 9,15; r. Cortina 17. Sino al 15 ottobre.

Merano-Tirolo (C. Seidl, Merano): p. Merano 10-14,30; r. Merano 12,30-17. Sino al 31 ottobre.

Merano-Carezza-Merano (C. Seidl, Merano): p. Merano 9; r. Merano 18,30 (mart. giov. dom.). Sino al 31 ottobre.

Merano-Giro del Sella-Merano (Soc. Autom. Dolomiti): p. Merano 8; r. Merano 18,39 (mart. giov. dom.). Sino al 31 ottobre.

Merano-Riva del Garda-Merano (Soc. Autom. Atesina): p. Merano 8; r. Merano 19 (lun. merc. sab.). Dal 1° settembre al 31 ottobre.

Merano-Trafoi (Soc. Autom. Atesina): p. Merano 9; r. Merano 18,30 (lun. merc. sab.). Sino al 31 ottobre.

Trieste-Redipuglia-Gorizia-Postumia RR. Grotte (Soc. Autom. Atesina): p. Trieste 8; a. Postumia 13; p. Postumia 16,45; r. Trieste 18,15 (lun. e giov.). Sino al 31 ottobre.

Trieste-Postumia RR. Grotte (Soc. Autom. Atesina): p. Trieste 14,50; r. Trieste 19,50. Sino al 31 ottobre.

Abbazia-Pola-Fasana (*Brioni*): (Soc. Autom. Atesina): p. Abbazia 7; r. Abbazia 19,20 (merc. sab.). Sino al 15 ottobre.

Laurana-Abbazia-Monte Maggiore (Soc. Autom. Atesina): p. Laurana 14; r. Laurana 19,50. Sino al 15 ottobre.

Laurana-Abbazia-Postumia RR. Grotte (Soc. Autom. Atesina): p. Laurana 13,30; r. Laurana 20,45. Sino al 15 ottobre.

Sanremo-Ponte S. Luigi (*Montecarlo-Nizza*) (A. Vidari, Sanremo): p. Sanremo 10; r. Sanremo 19,30. Quotidiano sino al 31 dicembre.

Sanremo-Ponte S. Luigi (*Montecarlo-Nizza*) (Angelo Bonomini, Nizza): p. Sanremo 16; r. Sanremo 12,50. Giornaliero sino al 31 dicembre.

Genova-Rapallo, con diramaz. a S. Margherita e Portofino (Garage Principe, Genova): p. Genova 9,30; r. Genova 17. Quotidiano sino al 31 dicembre.

Perugia-Siena (Soc. Autom. Pievese): p. Perugia 8,15; r. Perugia 12,10. Sino al 15 ottobre.

Roma-Orvieto-Perugia-Siena-Firenze (S.I.T.A., Torino): p. Roma 8; p. Perugia 10,30 (g. success.); p. Siena 15 (g. success.); a. Firenze 19; in senso inverso: p. Firenze 8; p. Siena 8 (g. success.); p. Perugia 8,30 (g. success.); a. Roma 19,40. Settimanale sino al 10 ottobre.

Roma-Rocca di Papa (*Via Frascati*) (Soc. Tranvie e Ferrovie Elettriche di Roma): p. Roma (P.za Venezia) 9,30; r. Roma 17,05 (lun. merc. ven.). Dal 1° ottobre al 15 novembre.

Roma-Genzano-Lago di Nemi (Soc. Tranvie e Ferrovie Elettriche di Roma): p. Roma (P.za Venezia) 9,30; r. Roma 16,50 (mart. e sab.). Dal 1° ottobre al 15 novembre.

Napoli-Pompei-Valico Chiunzi-Amalfi-Sorrento-Napoli (S. A. Autoservizi di Basilicata): p. Napoli (P.za Vittoria) 8,30; r. Napoli 19 (giov. e dom.). Sino al 31 ottobre.

Napoli-Pompei per l'Autostrada (Soc. Strade Ferrate Meridionali, Napoli): p. Napoli (P.za Vittoria) 9 e 14; r. Napoli 13,15 e 17,15. Quotidiano sino al 31 dicembre.

Napoli-Caserta-S. Leucio (F. Pironti, Napoli): p. Napoli (P.za Vittoria) 9; r. Napoli 17,20 (mart. giov. dom.). Sino al 31 ottobre.

Giro dei Campi Flegrei (F. Pironti, Napoli): p. Napoli (P.za Vittoria) 9; r. Napoli 16,30 (lun. merc. ven.). Sino al 31 ottobre.

Napoli-Benevento (F. Pironti, Napoli): p. Napoli (P.za Vittoria) 9; r. Napoli 17,35. Ogni sabato sino al 31 ottobre.

Capri-Marina Piccola (Soc. Imprese Pubbliche e Private in Ischia e Capri): p. Capri (P.za Diaz) 11 e 12,30; r. Capri 12,10, 13,10. Quotidiano sino al 31 dicembre.

Capri-Anacapri (Soc. Imprese Pubbliche e Private in Ischia e Capri): p. Capri (P.za Diaz) 13,40-14,10-14,50-16,15; r. Capri 12-13,50-14,30-15,10. Quotidiano sino al 31 dicembre.

Salerno-Amalfi-Sorrento (S. A. Autoservizi di Basilicata, Potenza): p. Salerno (Pal. del Gov.) 7; r. Salerno 20. Ogni domenica sino al 31 ottobre.

Bari-Trani-Andria-Castel del Monte (E. Tonani): p. Bari (Staz. F. S.) 8,10; r. Bari 19,15. Ogni domenica sino al 15 ottobre.

Bari-Bitonto-Castel del Monte (E. Tonani): p. Bari (Staz. F. S.) 9; r. Bari 18,20. Ogni sabato sino al 15 ottobre.

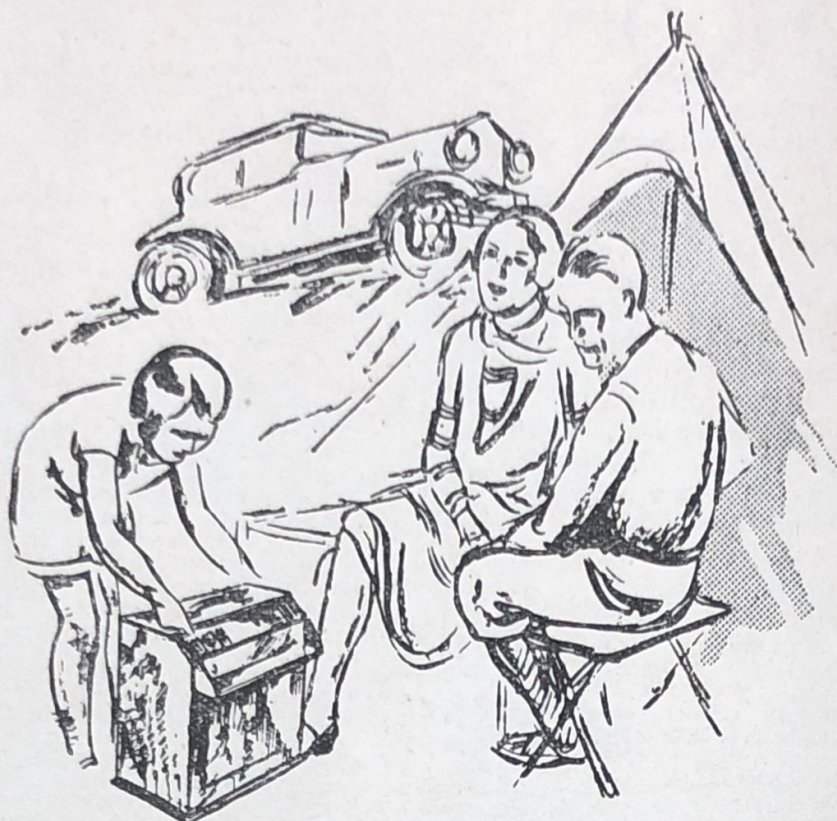
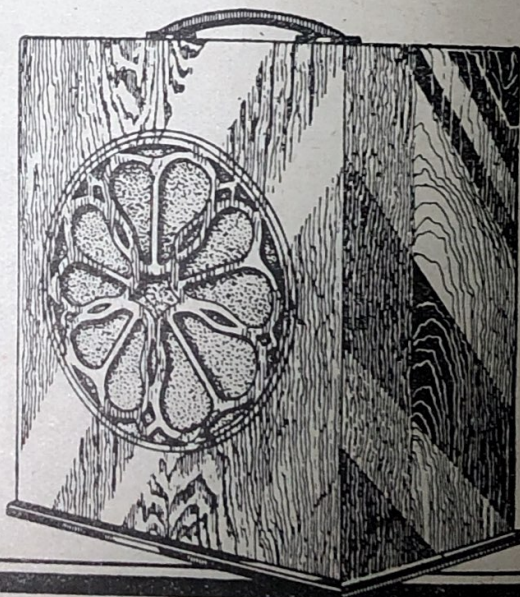
La Crociera Virgiliana.

Era stata indetta per il 15-29 settembre; ma ragioni di opportunità indussero a rimandarla di un mese, perfezionandone l'itinerario e riducendone il prezzo di circa il 35 %. Chiedere il programma al Commissario della Crociera Virgiliana, 8, via Silvio Pellico, Milano.

Autoservizio turistico per la visita di Pompei e dintorni di Napoli.

La « Società Autoservizi Basilicata » effettua, con vetture di lusso, l'autoservizio di gran turismo Napoli-Pompei-Costiera Amalfitana-Penisola Sorrentina-Napoli.

Detto servizio si effettua il giovedì e la domenica in partenza da Napoli, Piazza Vittoria, alle ore 8,30, con soste di un'ora a Pompei per la visita degli scavi, di un'ora e mezza ad Amalfi, di un'ora e dieci minuti a Sorrento, e ritorno a Napoli alle ore 19.

In un giorno solo si percorre così una zona fra le più incantevoli, passando dalla suggestiva Pompei all'incanto gioioso della costiera di Amalfi, al fascino della costa Sorrentina. Il costo del biglietto per l'intero percorso è di L. 60.

Escursioni automobilistiche nei Castelli Romani.

La S.I.T.A. effettua escursioni con automobili di lusso attraverso i Castelli Romani per la visita di Albano, Lago di Nemi, Nemi, Rocca di Papa, con ritorno a Roma alle ore 19.

Le partenze avvengono invariabilmente ogni mercoledì alle ore nove da Piazza Esedra. Il prezzo del biglietto, che si acquista in vettura e presso le principali agenzie di viaggi, è di L. 50.

Autolinea turistica Reggio Emilia-Sirmione

Si è iniziato l'auto servizio di gran turismo Reggio Emilia-Mantova-Desenzano-Sirmione, che viene eseguito nei soli giorni festivi dal 29 giugno al 31 agosto, con biglietti speciali di andata e ritorno muniti di un tagliando che dà diritto a una gita sul lago in prima classe per qualsiasi percorrenza compresa l'escursione completa fino a Riva.

La partenza ha luogo da Reggio Emilia (Piazza Battisti) alle ore 5,30 ed il ritorno si effettua in giornata alle ore 23,20.

Le manifestazioni turistiche e sportive di ottobre.

Assisi. 4: Festa di S. Francesco e processione con le reliquie del Santo.

Cernobbio. 5: Campionato italiano di golf.

Genova. 21: Gare internazionali di tennis.

Mantova. Feste per il XX Centenario di Virgilio. Esposizione virgiliana. 15: commemorazione di Virgilio.

Milano. 2, 4, 5, 7, 9, 11, 12, 14, 16, 18, 19, 21, 25, 26, 28, 30: Corse al galoppo a San Siro.

Monza. Esposizione internazionale d'arte decorativa alla Villa Reale. Riduzioni ferroviarie del 30 per cento.

Salsomaggiore. 5-16: Tiro al piccione: lire 300.000 di premi.

Venezia. Esposizione d'arte internazionale. Riduzioni ferroviarie del 30 per cento.

Facilitazioni per la visita doganale dei bagagli.

Allo scopo di eliminare il più possibile gli inconvenienti che sovente accadono ai viaggiatori, al transito delle frontiere, per la visita doganale dei bagagli, inconvenienti che generalmente vanno attribuiti a inesatta o incompleta conoscenza delle norme in vigore, l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche ha ritenuto opportuno diffondere per mezzo delle sue Delegazioni all'estero, di organizzazioni turistiche, agenzie di viaggio, ecc., una circolare con la quale si richiama l'attenzione sulle norme che regolano la visita doganale dei bagagli.

Accade, ad esempio, con notevole frequenza — dice la circolare — che i viaggiatori che dall'Italia muovono per l'Estero trascurino di presentare il bagaglio alla prescritta verifica doganale, durante la permanenza dei treni nelle stazioni di confine. E ciò, sia perchè è ignorato l'obbligo di tale formalità, sia perchè vien ritenuto che l'avvenuta registrazione del bagaglio esima dal presenziare alla verifica stessa, alla frontiera.

Ne consegue in tali casi che, per la mancata tempestiva richiesta della visita, le dogane di confine, nella impossibilità di provvedere d'ufficio alla verifica — a meno che gli interessati non abbiano consegnato alla Ferrovia, all'atto della spedizione, anche le chiavi dei bagagli — sono costrette a trattenere i bagagli stessi, in attesa che il proprietario renda possibile l'effettuazione delle operazioni prescritte.

Per conseguenza è quanto mai necessario diffondere la precisa conoscenza fra i turisti stranieri, che rientrano ai rispettivi paesi dopo un viaggio in Italia, della imprescindibile necessità della verifica alla frontiera dei bagagli *in uscita* dal Regno, *anche se registrati*, e che da tale formalità il turista può esimersi soltanto nel caso in cui abbia provveduto a far visitare il proprio bagaglio presso una delle *dogane interne* dello Stato: in questo caso il turista potrà presentare alla Ferrovia, all'atto della spedizione del bagaglio, la bolletta di libera esportazione, mediante la quale la stazione di confine otterrà dalla dogana l'esenzione della verifica d'obbligo, e quindi il turista sarà dispensato da ogni formalità doganale, all'uscita dalla frontiera.

E' pertanto di singolare vantaggio per i turisti stranieri la conoscenza dell'attrezzatura doganale interna, che consente così notevoli facilitazioni.

Si rende quindi opportuno elencare, qui di seguito, le speciali Sezioni doganali interne, presso le quali possono venire adempiute le predette formalità:

1º *Sezioni doganali per viaggiatori con servizio permanente presso le stazioni ferroviarie di confine ed interne*:

presso tutte le stazioni ferroviarie di confine terrestre;

presso le stazioni ferroviarie di: Abbazia Mattuglie – Brindisi – Cortina d'Ampezzo (dal 1º giugno a tutto settembre e dal 15 dicembre al 15 marzo) – Genova P. Principe – Milano Centrale – Montecatini (durante la stagione di cura: 1º maggio al 31 ottobre) – Napoli – Roma-Termini – S. Remo – Torino P. N. – Trieste Centrale e Campo Marzio – Venezia S. Lucia.

2º *Sezioni doganali per viaggiatori con servizio permanente presso le stazioni marittime di particolare importanza*:

Stazioni marittime di: Genova Ponte dei Mille – Napoli – Messina P. Valles – Palermo S. Lucia – Ancona – Siracusa.

E' da tener presente che, oltre le speciali sezioni interne istituite presso alcune stazioni ferroviarie di grande movimento viaggiatori indicate al N. 1, presso la quali i viaggiatori possono, senza avere il disturbo di recarsi alle Sedi delle dogane, compiere le prescritte operazioni, tutte le dogane di confine ed interne, con o senza stazione ferroviaria in luogo, sono autorizzate a compiere le operazioni di veri-

fica dei bagagli dei viaggiatori destinati all'estero o dall'estero provenienti.

Infatti laddove per esigenze di personale o per limitazione normale di operazioni della specie, non è stata istituita una vera e propria sezione doganale speciale, ugualmente senza alcuna indennità a carico dei viaggiatori il personale della dogana locale può essere chiamato a compiere le operazioni di verifica dei bagagli.

Le sezioni doganali viaggiatori, elencate al N. 2, sono uffici *ordinari* per la visita dei bagagli in arrivo via mare (sale viaggiatori) presso i grandi porti nazionali. Uffici del genere esistono, peraltro, anche in porti minori, quali ad esempio Trapani, Livorno, Civitavecchia, ecc.

148.914 passaporti rilasciati nel primo semestre del 1930.

Da un prospetto statistico relativo ai passaporti rilasciati dalle Questure del Regno nel primo semestre del corrente anno risultano rilasciati nel primo semestre del corrente anno 148.914 passaporti, di cui 72.858 per ragioni di lavoro, con un aumento di 24.608 sul numero risultante per il corrispondente semestre dell'anno scorso nel quale furono rilasciati 124.306 passaporti, di cui 63.848 per ragioni di lavoro. L'aumento più rilevante si riferisce ai passaporti rilasciati non per ragioni di lavoro (circa 16.000 in più), ed è determinato dai nuovi criteri di larghezza adottati dalle Questure in esecuzione delle disposizioni date dal Capo del Governo.

Dal prospetto si rileva che il maggior numero dei passaporti per ragioni di lavoro è dato dalle province di Bergamo (9143), Udine (8554), Genova (4706), Belluno (4201), Brescia (2626), Como (2450), Novara (2445), Sondrio (2325), Varese (2264), Vicenza (2665); mentre il maggior numero di passaporti per altri motivi è dato dalle province di Milano (12.793), Roma (7074), Bergamo (6101), Torino (3651), Trieste (3420), Firenze (2544), Cuneo (2148).

Il minor numero di passaporti per ragioni di lavoro è dato dalle province di Siena (4), Terni (6), Zara (12), Brindisi (16), Viterbo (22), Grosseto (29), Taranto (34), Lecce (43), Ravenna (55), Agrigento (55), Fiume (66), Spezia (75), Enna (89), Livorno (92), Matera (99); mentre il minor numero di passaporti per altri motivi è dato dalle province di Matera (5), Aquila (13), Ascoli (18), Foggia (19), Teramo (19), Avellino (24), Rieti (38), Chieti (29), Benevento (26), Campobasso (26), Taranto (36), Pescara (46), Ragusa (48), Reggio Calabria (50), Catanzaro (51), Viterbo (52), Grosseto (52), Siracusa (54), Nuoro (57), Sassari (60), Macerata (62), Lecce (66), Cosenza (67), Salerno (70), Rovigo (91), Brindisi (92).

Madonna di Campiglio dichiarata luogo di cura.

Con decreto ministeriale Madonna di Campiglio è stato dichiarato luogo di cura.

L'inaugurazione della funivia Fai-Paganella.

E' stata in questi giorni inaugurata ed aperta al pubblico la nuova arditissima funivia che dall'altopiano di Fai sale in quindici minuti alla cima della Paganella in prossimità del rifugio «Cesare Battisti», a 1900 metri di altezza.

Con questa nuova funivia, che continua il primo tronco Zambana-Fai, sarà possibile salire da Trento a 2000 metri di altezza in 45 minuti.

Una pubblicazione sulle Dolomiti utile al turista.

Una pubblicazione di attualità, testè uscita è la «Guida Generale delle Stazioni Climatiche del Trentino, Alto Adige e Cadore». Essa fornisce preziose indicazioni a chi desidera scegliere una villeggiatura in quelle magnifiche regioni ed è un utile *vade mecum* a chi percorre gli affascinanti itinerari dolomitici.

Il volumetto, ricco di belle illustrazioni, contiene accurate descrizioni delle diverse località, grandi e piccole, e porta anche numerose indicazioni pratiche sul soggiorno in esse.

La guida viene spedita gratuitamente a chi ne faccia richiesta alla Società Automobilistica Dolomiti, di Cortina d'Ampezzo.

L'istituzione della « Pro Valcava »...

Il 24 agosto u. s. è stata istituita la società « Pro Valcava », la quale si occuperà dei problemi inerenti all'incremento turistico della interessante località, tra cui la distribuzione dell'acqua, la manutenzione e il miglioramento delle strade, l'organizzazione dei servizî postelegrafonici, la difesa dei pascoli e dei prati, ecc.

... e della « Pro Euganei ».

Si è pure costituita recentemente, in Padova, una Società « Pro Euganei », intesa alla valorizzazione turistica dei colli padovani così interessanti sotto il punto di vista naturale, artistico e storico.

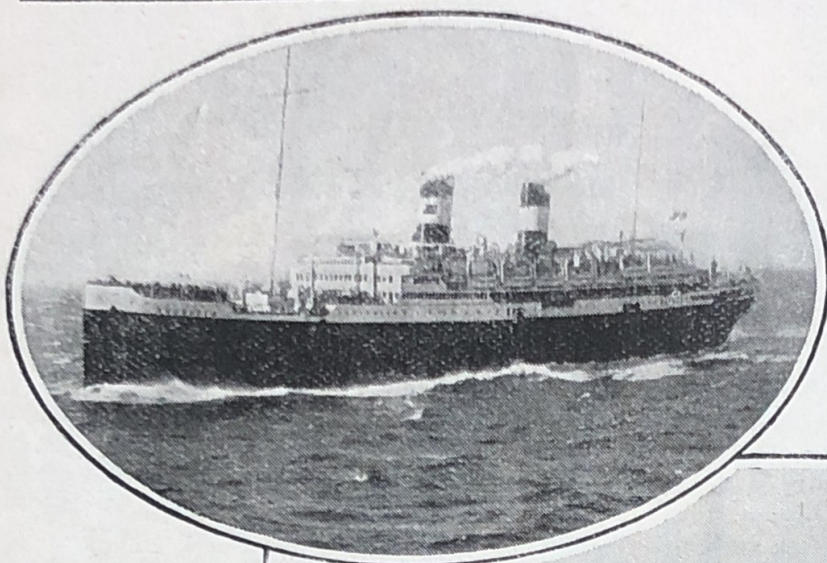
Il Congresso internazionale della propaganda turistica a Madrid e a Barcellona.

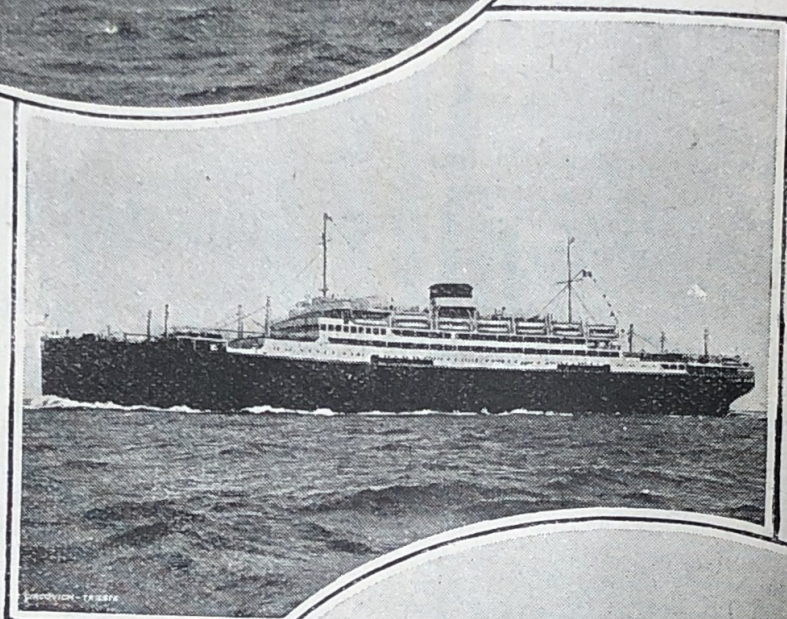
Dal 25 settembre al 5 ottobre avrà luogo a Madrid e a Barcellona il sesto Congresso internazionale degli organi ufficiali di propaganda turistica.

Durante il Congresso saranno effettuate escursioni a Toledo e a Siviglia. Importanti argomenti sono all'ordine del giorno, riguardanti questioni turistiche di tutti i paesi. Verrà presentata la proposta della creazione di un *film*, comprendente tutti gli Stati europei, da essere trasmesso in America per la proiezione, d'accordo con l'Ente americano *Conference of Europa Railroad Rappresentations* di New York.

L'Italia sarà rappresentata al Congresso dall'Enit.

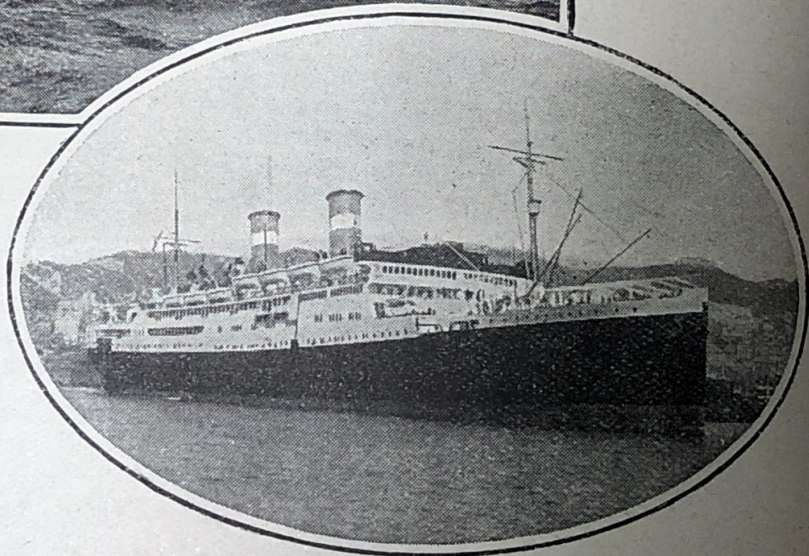
SERVIZI ESPRESSI DI LUSSO PER IL NORD E SUD AMERICA

Partenze Settimanali

NAVIGAZIONE
GENERALE
ITALIANA
GENOVA
(1)

m/n. Augustus

COSULICH
S. T. N.
TRIESTE
(2)

m/n. Vulcania

LLOYD SABAUDO
GENOVA
(1)

s/s. Conte Grande

LINEE NORD AMERICA.

(1) GENOVA - NAPOLI - GIBILTERRA - NEW YORK.
(2) TRIESTE - NAPOLI - MARSIGLIA - NEW YORK.

LINEE SUD AMERICA.

(1) GENOVA - VILLEFRANCHE (NICE) - BARCELLONA - BRASILE - PLATA.
(2) TRIESTE - NAPOLI - BRASILE - PLATA.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA
GENOVA

COSULICH
S. T. N.
TRIESTE

LLOYD SABAUDO
GENOVA

NAVIGAZIONE

Il naviglio mondiale impostato, varato e in disarmo alla fine giugno 1930.

Le statistiche trimestrali licenziate dal Lloyd's Register accusano una quasi generale tendenza al rallentamento dei lavori per nuove costruzioni, come naturale conseguenza della crisi della navigazione. Infatti il tonnellaggio in corso di costruzione nel Mondo alla fine di giugno appare di 208.000 tonn. minore del totale verificatosi alla fine di marzo scorso, pur superando di 220.000 tonn. il contingente registrato per il giugno 1929. La stazza delle navi impostate nel corso del secondo trimestre 1930 ammonta a 580.891 tonn., e quella delle navi varate a 886.876 tonn. La stazza lorda delle motonavi in costruzione nel mondo supera di 803.000 tonn. quella dei piroscafi.

Tali contingenti sono così distribuiti:

NAVI MERCANTILI IN COSTRUZIONE AL 30 GIUGNO 1930.

PAESI DI COSTRUZIONE	Piroscafi		Motonavi		Velieri e Chiatte		Totale	
	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda
Belgio	5	13.161	—	—	—	—	5	13.161
Brasile	1	125	—	—	—	—	1	125
China	1	2.850	1	450	1	400	3	3.700
Danimarca	7	11.369	22	104.622	—	—	29	115.991
Danzica	6	7.060	4	3.200	—	—	10	10.260
Dominii Britannici	8	6.646	7	4.495	4	5.451	19	16.592
Estonia	—	—	1	700	—	—	1	700
Francia	12	105.010	10	81.450	1	500	23	186.960
Germania	45	72.963	25	164.505	—	—	70	237.468
Giappone	4	10.565	13	111.042	—	—	17	121.607
Giava	1	126	—	—	—	—	1	126
Gran Bretagna:							311	1.392.063
Inghilterra e Galles	91	252.752	62	381.911	5	1.830		
Scozia	74	238.402	48	288.486	4	2.270		
Irlanda	12	65.650	15	160.762	—	—		
Italia	12	65.345	14	77.330	2	400	28	143.075
Lituania	1	220	2	950	—	—	3	1.170
Norvegia	29	25.296	4	14.680	—	—	33	39.976
Olanda	9	14.208	28	173.237	—	—	37	187.445
Russia	11	17.610	37	139.011	—	—	48	156.621
Spagna	5	3.507	12	62.045	—	—	17	65.552
Stati Uniti:							55	238.163
Costa dell'Atlantico	15	171.929	20	34.574	8	7.155		
Porti del Golfo	—	—	1	385	—	—		
Costa del Pacifico	4	8.000	2	820	1	600		
Grandi Laghi	3	13.700	—	—	1	1.000		
Svezia	9	11.130	17	115.850	—	—	26	126.980
Totale	365	1.117.624	345	1.920.505	27	19.606	737	3.057.735

NAVI VARATE NEL CORSO DEL SECONDO TRIMESTRE 1930.

PAESI DI COSTRUZIONE	Piroscafi		Motonavi		Velieri e Chiatte		Totale	
	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda
Belgio	2	5.039	—	—	—	—	2	5.039
Brasile	1	125	—	—	—	—	1	125
Danimarca	1	1.489	8	29.728	—	—	9	31.217
Danzica	3	1.726	3	2.400	—	—	6	4.126
Dominii Britannici	4	1.649	9	3.610	12	8.640	25	13.899
Francia	3	51.135	4	2.570	—	—	7	53.705
Germania	22	46.754	5	8.700	—	—	27	55.454
Giappone	5	12.445	5	37.210	—	—	10	49.655
Gran Bretagna e Irlanda	98	241.470	43	224.828	6	1.725	147	468.023
Italia	4	8.230	7	25.150	2	400	13	33.780
Lituania	1	220	—	—	—	—	1	220
Norvegia	14	10.626	1	935	—	—	15	11.561
Olanda	5	9.241	6	41.157	—	—	11	50.398
Russia	4	14.160	2	5.040	—	—	6	19.200
Spagna	1	830	1	2.955	—	—	2	3.785
Stati Uniti	5	24.342	18	26.005	7	4.042	30	54.389
Svezia	2	3.300	4	29.000	—	—	6	32.300
Totale	175	432.781	116	439.288	27	14.807	318	886.876

PAGLIANO

NAVI IMPOSTATE NEL CORSO DEL SECONDO TRIMESTRE 1930.

PAESI DI COSTRUZIONE	Piroscafi		Motonavi		Velieri e Chiatte		Totale	
	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda
Danimarca	2	2.585	6	38.225	—	—	8	40.810
Danzica	4	2.260	—	—	—	—	4	2.260
Dominii Britannici	1	371	6	4.185	1	651	8	5.207
Francia	1	9.200	1	11.500	—	—	2	20.700
Germania	5	14.870	7	49.160	—	—	12	64.030
Giappone	1	2.500	2	15.900	—	—	3	18.400
Giava	1	126	—	—	—	—	1	126
Gran Bretagna e Irlanda	61	87.192	27	140.014	7	3.260	95	230.466
Italia	1	205	2	13.380	—	—	3	13.585
Norvegia	14	8.669	1	2.730	—	—	15	11.399
Olanda	2	5.080	8	19.420	—	—	10	24.500
Russia	4	1.800	9	31.930	—	—	13	33.730
Spagna	1	180	2	10.000	—	—	3	10.180
Stati Uniti	3	38.900	11	12.943	7	6.355	21	58.198
Svezia	4	4.550	6	42.750	—	—	10	47.300
Totale	105	178.488	88	392.137	15	10.266	208	580.891

Erano poi in costruzione, alla fine del giugno scorso, N. 148 navi cisterna per un tonnellaggio complessivo di tonn. 1.110.056 così diviso: piroscafi N. 17 per tonn. 134.750; motonavi N. 131 per tonn. 975.306. L'Italia vi partecipa con 2 unità (motonavi) per tonnellate 19.070.

Per quel che riguarda il quantitativo di macchine di propulsione in costruzione nel 2º trimestre, esso è così ripartito:

	N.	Cavalli
a vapore alternative	318	426.093
a turbina	53	554.260
a combustione interna	454	1.430.417
Totale ...	825	2.410.770

Alla fine di marzo si avevano 918 unità per 2.718.616 cavalli.

Per i motori Diesel il primo posto compete sempre all'Inghilterra con 293 macchine per 891.319 cavalli, seguita dalla Germania, dalla Danimarca e dall'Italia che si trova al 4º posto con 23 unità per 127.940 cavalli. L'Italia aveva inoltre in costruzione N. 9 macchine a vapore per cavalli 8100, cosicchè il totale delle sue macchine marine in costruzione ammonta a N. 32 per cavalli 136.040.

Una delle dimostrazioni più persuasive della crisi che percuote l'attività marittima mondiale è data dall'aumento delle navi in disarmo.

Un calcolo approssimativo può condurre a ritenere che il tonnellaggio in disarmo nel mondo superi oggi i sette milioni di tonnellate di stazza lorda, con una percentuale quindi di circa il dodici per cento rispetto al tonnellaggio globale.

Considerevolissima ed altamente significativa è la parte che vi ha l'Inghilterra, signora dei mari. Si ha infatti per quella nazione:

1 gennaio 1930	Tonn.	352.659
1 aprile 1930	»	892.154
1 luglio 1930	»	927.717

Il livello ora raggiunto rappresenta un limite che era stato superato soltanto al 1º luglio 1922 con 1.100.000 tonnellate.

In Italia si ha, sulla base delle cifre fornite dal Bollettino Mensile dell'Ufficio Centrale di Statistica, che il tonnellaggio in disarmo nel luglio u. s. era di tonn. 572.163 di fronte a tonn. 589.041 del mese precedente.

Il terzo « Condottiero » varato a Sestri.

Nei Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente è stato felicemente varato, il 23 agosto u. s., l'incrociatore *Alberico da Barbiano*, terzo di un gruppo di sei unità che, dal nome che recano, costituiscono la classe dei « Condottieri ». Due, l'*Alberto da Giussano* e il *Giovanni dalle Bande Nere*, sono già in mare; e quanto prima saranno varati il *Bartolomeo Colleoni* a Sestri, il *Diaz* a Genova, il *Cadorna* a Trieste.

I dati di queste unità sono i seguenti: lunghezza 150 metri, larghezza 15,50, stazza oltre 5000 tonnellate; armamento: otto cannoni da 152, sei antiaerei da 100-47, sei da 37-54, otto mitragliere da 13,2, tre da 6,5, e quattro lanciasiluri da 533 millimetri. Sotto la grossa torre prodiera dei comandi vi è un *hangar* che può contenere due idrovolanti con ali smontabili, da lanciarsi a mezzo di una catapulta tipo « Magaldi ».

Particolarmente interessante è l'apparato motore, costituito di due serie di turbine « Belluzzo » su due sole eliche, per modo che a ogni asse sono applicati 48.000 HP, potenza fino ad ora mai raggiunta.

Questi incrociatori leggeri, che potrebbero anche chiamarsi esploratori protetti, rappresentano un tipo prettamente italiano di cui la principale caratteristica è una elevata velocità con un forte armamento; velocità d'oltre 37 nodi, corrispondenti a più di 66 chilometri all'ora.

Un nuovo piroscafo per il traffico tra Fiume e Ravenna.

Il 12 luglio u. s. è stato varato nei Cantieri Navali del Quarnaro il piroscafo misto *Ipparco Baccich* costruito per conto della Compagnia di Navigazione « Costiera » di Fiume, e destinato al traffico dei passeggeri e merci tra Fiume e Ravenna.

SERVIZI DA TAVOLA IN PORCELLANA
TERRAGLIE FINI E COMUNI - "PIROFILA"

ARGENTERIE E POSATERIE "CHRISTOFLE"
CRISTALLERIE

SERVIZI DA THÈ, DA CAFFÈ, DA CAMERA

PIASTRELLE PER RIVESTIMENTI DI PARETI
ARTICOLI DI IGIENE

Per Commissioni - Cataloghi - Preventivi - Schiarimenti e Campioni, rivolgersi ai

MAGAZZINI DI VENDITA

MILANO - Via Dante, 5 e Foro Bonaparte, 14
BOLOGNA - Via Rizzoli, 10
CAGLIARI - Via Campidano, 9
FIRENZE - Via Rondinelli, 7
GENOVA - Via XX Settembre, 3 nero
LIVORNO - Via Vittorio Emanuele, 27

NAPOLI - Via Municipio - Via S. Brigida
PISA - Via Vittorio Emanuele, 22
ROMA - Via del Traforo, 147-151
S. GIOVANNI A TEDUCCIO (Napoli)
TORINO - Via XX Settembre, 71

SOCIETÀ CERAMICA RICHARD GINORI - MILANO

Gli scambi marittimi fra queste due città hanno una tradizione antichissima e appunto perciò il varo della nuova unità ha costituito un avvenimento notevole per la Città Olocausta.

Caratteristiche principali della nave sono: lunghezza massima m. 61,59; larghezza m. 9,20; portata lorda tonn. 590; stazza lorda approssimativa tonn. 850.

Pel trasporto delle merci vi sono due stive. Belle e comode cabine, con letti, per una o due persone e con servizio d'acqua corrente calda e fredda, sono riservate ai passeggeri; esse sono disposte tutte nel cassero centrale, nella cui parte prodiera vi sarà la sala da pranzo, la veranda ed una comoda saletta di lettura con ampi finestrini alle pareti laterali e frontali. A poppavia vi sarà il fumatoio e, nel sottostante ponte, un salone con 2 cabine e 4 letti per i passeggeri di terza classe.

L'apparato motore è costituito da due caldaie cilindriche a vapore surriscaldato, a ventilazione forzata e funzionanti sia a carbone che a nafta, e da una macchina alternativa tipo Lentz d'ultimo modello.

Tutti i locali saranno illuminati a luce elettrica e così pure i fanali di navigazione; verrà inoltre installato a bordo un moderno impianto radiotelegrafico, e, sull'albero di prora, un potente proiettore.

Due concorsi marinari: per la salvezza della vita umana e per l'economia del combustibile.

Nel nostro numero di Giugno u. s., annunciammo il Concorso per l'economia di combustibile nelle macchine marine, indetto dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, d'accordo con la Confederazione Nazionale Fascista della Gente del Mare e dell'Aria.

Informiamo ora che le proposte dovranno pervenire al Comitato per l'Ingegneria del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, Roma) entro il 31 marzo 1931.

Allo stesso indirizzo ed entro lo stesso termine di tempo dovranno pure essere trasmesse le proposte per il Concorso per la salvezza della vita umana in mare, indetto pur esso dal Consiglio Nazionale delle Ricerche d'intesa con la Confederazione citata.

Come già scrivemmo altra volta, gli studi e le proposte riguardanti il primo di questi Concorsi per la più vantaggiosa utilizzazione dei combustibili sulle macchine marine, dovranno appartenere alle seguenti categorie: *a*) mezzi di preparazione, di imbarco e di stivaggio; *b*) impiego di tipi o qualità di combustibili comuni o no; *c*) dispositivi nuovi negli apparati motori, oppure trasformazioni delle macchine e sistemazioni di trasmissione della energia; *d*) propulsori ad elevato rendimento propulsivo.

Quelle riguardanti la salvezza della vita umana in mare dovranno appartenere alle seguenti categorie: *a*) studio di forme, di compartimentazione e di dispositivi interni nuovi che conferiscano alle navi un alto grado di sicurezza; *b*) lotta contro gli incendi; *c*) imbarcazioni e altri galleggianti di salvataggio collettivo e individuale.

Per ambedue i concorsi le proposte dovranno essere firmate e presentate almeno da una persona appartenente ad una delle seguenti classi: *a*) Ufficiali o Sottufficiali di qualunque Corpo della R. Marina o della Marina mercantile, in attività di servizio o no; *b*) Laureati in una R. Scuola di Ingegneria del Regno o nell'Istituto superiore navale di Napoli; *c*) Licenziati da un Istituto nautico del Regno; *d*) Capi tecnici o disegnatori della R. Marina e dei Cantieri o officine navali.

Per ciascuno dei due Concorsi sono fissati: un primo premio di L. 10.000 e due altri premi di L. 5000 cadauno.

I relativi bandi possono essere richiesti all'indirizzo sopra indicato.

Sommergibili portavelivoli.

Gli esperti navali americani hanno lanciato l'idea di impiegare i sommergibili come navi portaerei.

Nel mentre la « Naval General Board » sta facendo costruire una catapulta di modello ridotto che consentirebbe di dotare ogni cacciatorpediniere di un velivolo da esplorazione, si parla di equipaggiare i sommergibili con idrovolanti i quali sarebbero alloggiati in un compartimento stagno.

Gli esperti ritengono che una tale combinazione farebbe del sommergibile un'arma assai efficace sia per il combattimento sia per l'esplorazione.

Un gigantesco bacino galleggiante a Singapore.

E' stato costruito nei Cantieri di Wallsent-On-Tyne un nuovo bacino galleggiante destinato a Singapore, il quale potrà contenere le più grandi navi da guerra. Esso misura metri 270 di lunghezza, metri 52,5 di larghezza, metri 22,90 di altezza, ed ha una capacità di sollevamento di 50 mila tonnellate. Sono state impiegate per la sua costruzione circa 20.000 tonnellate di acciaio e 3.500.000 tonnellate di bulloni.

Ardua impresa si presenta quella del rimorchio del bacino sino a Singapore per un percorso di 8500 miglia. Tale impresa è stata assunta dalla Ditta olandese L. Smith & C. di Rotterdam, la quale ha dovuto scomporre il bacino in due sezioni.

Un titano del mare in costruzione.

Nei cantieri navali della Clyde, è in costruzione un piroscafo che dovrà stazzare 75.000 tonnellate, cioè 11.000 di più del *Majestic*, attualmente il più grande transatlantico del mondo. Esso supererà i 330 metri di lunghezza, la sua velocità non sarà inferiore ai 28 nodi all'ora, le turbine svilupperanno circa 200.000 HP. La sua costruzione richiederà circa 6 milioni di sterline (oltre 550 milioni di lire italiane).

Riduzioni ferroviarie.

Ecco l'elenco delle riduzioni a favore del pubblico per i mesi di ottobre e seguenti, approvate o previste al momento della pubblicazione della Rivista:

Monza, Esposizione internazionale d'arte decorativa: continua la riduz. del 30 % fino al 21 ottobre; riduz. del 50 % dal 22 al 31 ottobre.

Bolzano, Esposizione d'arte e mestieri: riduz. del 50 % dall'11 al 20 ottobre.

Venezia, Mostra Biennale Internazionale di Arte: continua la riduz. del 30 % fino al 28 ottobre; riduz. del 50 % dal 26 ottobre fino al 4 novembre.

Salsomaggiore, Gare di tiro a volo: riduz. del 30 % dal 2 al 16 ottobre.

Napoli, II Millenario della nascita del poeta Virgilio: riduz. del 30 % dal 1° al 10 ottobre; riduz. del 50 % dall'11 al 19 ottobre.

Roma, Mostra degli oggetti offerti al Pontefice per le Missioni Cattoliche: riduz. del 30 % fino al 20 ottobre.

— Mostra internazionale d'arte sacra: riduz. del 50 % nel novembre e dicembre (5-14, novembre-10, dicembre).

Restano in vigore fino a tutto ottobre le riduzioni e facilitazioni per l'Alto Adige e per l'Alto Adriatico: sono cessate invece col settembre quelle per i viaggi di famiglie alle stazioni balneari.

Fra le facilitazioni di una certa importanza previste per l'anno prossimo, vi è quella del *VII Centenario Antoniano*, per il quale è già stata avanzata richiesta, da parte del comitato, di riduzioni per viaggiatori isolati e per viaggi di comitive. Le manifestazioni avrebbero luogo a Padova nel periodo dalla fine maggio 1930 a tutto giugno 1932. Resta a stabilire quali riduzioni e per quale durata saranno accordate.

Il pubblico interessato dovrà sempre rivolgersi alle stazioni ed agenzie ferroviarie per conferma delle riduzioni e dei periodi indicati nella presente rubrica, potendo verificarsi modificazioni in corso di pubblicazione della Rivista.

La ferrovia Aosta-Pré St. Didier.

Nel numero di novembre 1929 di questa Rivista fu illustrata la nuova linea ferroviaria Aosta-Pré St. Didier, inaugurata il 28 ottobre scorso, come una delle principali opere del Regime nell'anno settimo. Essa ha iniziato ora il suo regolare funzionamento e può giustamente considerarsi una delle più belle linee turistiche d'Europa. Il percorso ha per sfondo l'impareggiabile scenario del M. Bianco, cinto da una corona di montagne ciclopiche. Percorrere tale linea costituirà pertanto un vero piacere, tanto più che i 32 chilometri vengono coperti in un'ora e due minuti, cioè in tempo relativamente breve.

Le carrozze ad unico scompartimento, capaci di cento posti ciascuna, sono del tipo « belvedere ». Ai frontali delle vetture sono posti dei balconcini dai quali i viaggiatori possono spaziare con lo sguardo nella valle.

Le stazioni sono in perfetto stile valdostano, e ricordano nelle loro linee severe le costruzioni architettoniche, che formano la prerogativa della valle d'Aosta.

Servizio cumulativo tra le Ferrovie dello Stato e la Ferrovia Aosta-Pré Saint Didier.

In seguito a convenzione stipulata fra le due Amministrazioni interessate, verso la fine di luglio scorso è stato attivato, per il transito di Aosta, il servizio cumulativo per i trasporti di viaggiatori, di bagagli e di merci a grande e a piccola velocità. Sono anche applicabili sul percorso della ferrovia secondaria, nel servizio cumulativo, tutte le concessioni speciali (quindi riduzioni per impiegati, per maestri, ecc.), le facilitazioni previste dalle concessioni eccezionali di carattere permanente e le facilitazioni previste dal regolamento per i trasporti militari. Così sono pure ammesse in servizio cumulativo, con le stesse norme e tariffe dello Stato, i trasporti a bagaglio dei mutilati ed invalidi di guerra della 1ª categoria che hanno bisogno di essere trasportati con mezzi meccanici, nonchè quelli per conto di mutilati e invalidi provvisti di assegno di superinvalidità.

Gli oggetti e le cose ammesse a bagaglio sono gli stessi ammessi sulle Ferrovie dello Stato.

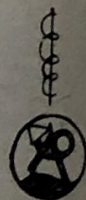
Le tariffe da applicare per il trasporto dei viaggiatori sono quelle stesse in vigore nelle Ferrovie dello Stato.

La ferrovia Aosta-Pré Saint Didier s'innesta con la rete dello Stato nella stazione di Aosta, la quale diventa perciò comune con la ferrovia secondaria. L'Amministrazione delle FF. SS. eseguisce, nella stazione di Aosta, il servizio anche per conto della secondaria.

In conseguenza di questo nuovo servizio, il servizio già esistente tra le FF. SS. e le imprese automobilistiche fino a Courmayeur è stato disdetto.

Il nuovo rapido mezzo di comunicazione che è venuto ad istituirsi avvantaggerà molto i turisti e metterà maggiormente in valore quelle belle nostre zone alpine.

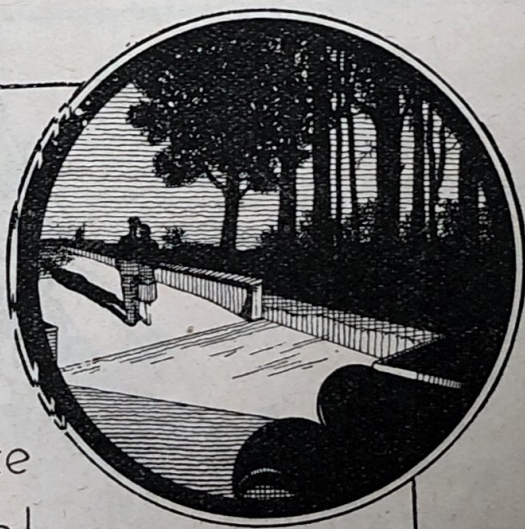
Estensione delle riduzioni ferroviarie agli insegnanti delle Università libere.

In seguito a convenzioni stipulate tra l'Amministrazione ferroviaria e le Università libere di Camerino e di Ferrara, al personale insegnante di ruolo di queste e alle loro famiglie sono state estese le facilitazioni e riduzioni di tariffa secondo le norme e condizioni che regolano la concessione speciale *C* per gli impiegati dello Stato.

Nuovi tipi di biglietti di abbonamento, carte di autorizzazione e tessere di riconoscimento.

Col 1° agosto l'emissione dei biglietti di abbonamento è stata affidata esclusivamente alle stazioni e alle principali agenzie delle località sedi di compartimento ferroviario e, contemporaneamente, sono stati istituiti nuovi tipi di biglietti e di tessere. La riforma peraltro non riguarda il pubblico, nel senso cioè che le innovazioni sono di carattere puramente formale ed amministrativo: la struttura ed i tipi di abbonamenti e di carte di autorizzazione, quali previste dalle tariffe e condizioni e riportati nelle indicazioni della parte verde dell'*Orario Ufficiale*, edito dai F.lli Pozzo, rimangono immutati: quindi rimangono tal quali in vigore i biglietti di abbonamento ordinari, gli speciali, quelli a riduzione per studenti e per impiegati civili e le carte di autorizzazione per acquisto di biglietti a metà prezzo.

Biglietti a tagliandi per le agenzie viaggiatori all'estero e in Italia.

Il Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato nel numero del 7 agosto contiene un Ordine di servizio col quale vengono in testo completo riportate tutte le disposizioni in materia di tagliandi di agenzia, cioè degli speciali biglietti che le agenzie possono rilasciare e che si differenziano dai biglietti ordinari rilasciati dalle stazioni per alcune particolarità e per maggiori facilitazioni che vengono concesse al viaggiatore, specialmente in materia di validità.

Ricordiamo a quest'ultimo proposito che i biglietti (cioè il complesso costituito dalla copertina e dai tagliandi) rilasciati dalle agenzie in Italia possono essere utilizzati entro un mese dalla data del rilascio risultante dal timbro perforatore dell'agenzia, però, una volta che si è iniziata l'utilizzazione di un tagliando, per questo decorre la validità dei biglietti ordinari, cioè per le percorrenze fino a 200 chilometri il tempo necessario per compiere il viaggio, per le percorrenze superiori un giorno ogni 100 chilometri indivisibili. I biglietti in vendita all'estero valgono due mesi dalla data del timbro di emissione; però i biglietti distribuiti dalle agenzie situate in località extra-europee possono essere timbrati con la data del presumibile arrivo dei viaggiatori ai posti italiani di sbarco: *i singoli tagliandi valgono poi anche essi due mesi*. I biglietti venduti in Italia danno diritto ad un minimo di fermate, in relazione al chilometraggio, corrispondente a quello stabilito per i nostri biglietti ordinari del servizio interno; invece i biglietti venduti all'estero danno diritto a fermarsi in tutte le stazioni intermedie del percorso. Per i trasporti dei ragazzi valgono, tanto per l'uno quanto per l'altro tipo di biglietti, le norme in vigore pel

servizio interno: cioè gratuità fino ai 3 anni e metà prezzo dai 3 compiuti ai 7. Queste norme sono da tener presenti specialmente dagli stranieri, i quali ritengono che la gratuità sia fino ai 4 anni e la metà prezzo dai 4 ai 10 anni: queste ultime norme valgono soltanto per i biglietti in servizio diretto internazionale.

Servizi di vigilanza della Milizia ferroviaria per conto di società turistiche.

Ben sovente da parte di società turistiche viene richiesta l'opera benemerita della Milizia ferroviaria per una speciale vigilanza alle vetture nelle quali i turisti lasciano i bagagli durante la sosta dei convogli nelle varie città. Ora, con una apposita circolare, comparsa nel Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato (N. 26 dell'anno in corso), sono state disciplinate le norme per la richiesta di tali prestazioni che devono essere ordinate dal capo-stazione titolare della località d'accordo con il locale Comando della Milizia.

Tendenza verso il declassamento.

Le Amministrazioni ferroviarie hanno in questi ultimi anni notevolmente migliorato i servizi delle classi inferiori, specialmente della 3ª classe. Il miglioramento si riferisce al materiale (vetture, comfort, ecc.) e all'esercizio (servizi diretti, istituzione di servizi di 3ª in tutti i treni diretti e in qualche direttissimo). Altre Amministrazioni sono andate più in là ed hanno istituito servizi di vetture letto di 2ª e qualcuna anche di 3ª classe.

Non si può escludere che ciò abbia contribuito al declassamento che si nota — come tendenza — verso le classi inferiori, specie verso la 3ª. Evidentemente vi contribuiscono anche altri fenomeni, fra cui la crisi economica generale.

La tendenza al declassamento si rileva, fra altro, nei dati riportati in un recente articolo del Malchiodi comparso sulla *Rivista delle comunicazioni ferroviarie* e riguardante il traffico internazionale dei viaggiatori interessante l'Italia.

Laboratori di ricerche e scuole per il segnalamento ferroviario.

Le esigenze manifestatesi da qualche tempo nell'esercizio delle ferrovie — maggiore intensità di traffico, più alte velocità, economia di personale — hanno richiesto uno sviluppo crescente negli impianti destinati a migliorare la sicurezza dei treni e hanno indotto a una complicazione sempre maggiore nella loro costruzione e nel loro funzionamento.

Esistono in molti paesi industrie specializzate in questo ramo particolare della tecnica ferroviaria. Così la *General Railway Signal C.* ha istituito nel 1928 un'organizzazione centrale di ricerche, largamente dotata di grandi

laboratori per prove chimiche e fisiche, di gabinetti per taratura e riparazione di strumenti di misura, specialmente per quanto riguarda la fotometria, le prove sui circuiti di binario, le prove magnetiche e lo studio di vernici e pittura.

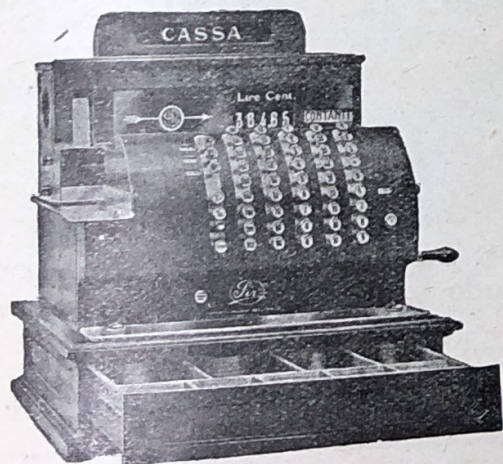
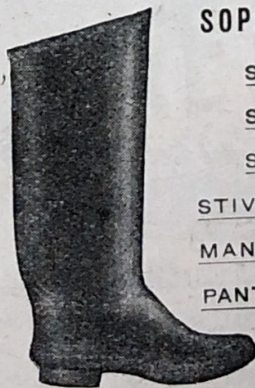
In materia di scuole, citiamo la ferrovia di Ceylan, la quale, nella sua scuola di segnalamento, ha costruito una vera e propria ferrovia in miniatura, lunga ben 78 metri. Questa linea comprende otto stazioni, tre tronchi a doppio binario e otto a semplice. Ogni stazione è equipaggiata con segnali in miniatura, i quali sono manovrati mediante leve del tipo corrente, naturalmente di un modello ridotto. (*Rivista delle Comunicazioni Ferroviarie*, N. 5, 5 marzo 1930).

Nuova locomotiva tedesca ad alta pressione, di 2500 HP.

Una locomotiva fondata su di un nuovo principio costruttivo, è stata consegnata recentemente alle Ferrovie di Stato tedesche. Mentre nelle comuni locomotive il vapore non viene usato che alla pressione di 12-14 atmosfere, eccettuati alcuni recenti tipi che già impiegano il vapore alla pressione di 60 atmosfere, in questo nuovo tipo il vapore viene utilizzato alla enorme pressione di 100 atmosfere.

Il Prof. Loeffler, del Politecnico di Berlino, aveva accertato la possibilità di ottenere vapore ad alta pressione dall'acqua riscaldata, non a fuoco diretto, ma usando una corrente di vapore surriscaldato. Il vapore una volta usato, torna poi, a mezzo della condensazione, nuovamente in circolazione; si forma in tal modo un circuito chiuso, nel quale circola sempre la stessa acqua, evitandosi inoltre la formazione d'incrostazioni come avviene nelle caldaie delle comuni locomotive. La circolazione del vapore attraverso tutti gli organi della macchina avviene per mezzo di pompe speciali che costituiscono la parte più importante e originale della nuova locomotiva, la quale ha 2500 cavalli-vapore di forza. Si calcola che essa permetterà un risparmio di carbone dal 40 al 45 %, ciò che ha grande importanza per la Germania, ove il consumo di carbone per la trazione ferroviaria si eleva annualmente a 368 milioni di marchi.

Sgabelli per vecchi e infermi sulle ferrovie svizzere.

Allo scopo di facilitare ai viaggiatori attempati o infermi il salire nei treni, lo scenderne ed il passaggio da uno ad altro treno, specialmente ove le banchine sono state rialzate, le seguenti stazioni svizzere sono state provviste di sgabelli facilmente trasportabili: Altdorf,

Basilea SFF, Brugg, Brunnen, Buchs (St. G.), Flüelen, Göschenen, Laufenburg, Locarno, Lugano, Lucerna, Mammern, Möhlin, Mumpf, Münsterlingen, Ragaz, Rheinfelden, Rorschach-Hafen, St. Margrethen, Sciaffusa, Schinznach-Bad, Svitt e Zug.

Crisi di traffici.

Il rapporto del commissario delle Ferrovie germaniche relativo al quinto anno di esercizio del funzionamento della compagnia è interessante per la conoscenza della crisi di traffico che oggi la Germania attraversa, come tutti i paesi. Abbiamo già accennato nei precedenti numeri della Rivista ai rialzi di tariffe adottati su quelle ferrovie: vediamone ora le cause e le origini.

Lo sviluppo del traffico dell'ultimo anno è stato poco soddisfacente, dimodochè i prodotti sono fortemente diminuiti. Nel primo trimestre del 1930 si è rilevata una diminuzione di 130 milioni, ossia circa il 10 % di meno dell'ultima annata e i dati più recenti sul traffico non sono più favorevoli.

In presenza di tale situazione la Compagnia si è vista obbligata ad una nuova compressione delle sue spese, che ha avuto la sua ripercussione sul materiale e sul personale. In dipendenza di ciò l'effettivo degli operai addetto all'esercizio e alle officine è stato diminuito in modo da mantenerlo in relazione con la tenuità del traffico e con la diminuzione di lavoro che ne risulta. Tuttavia si è dovuto riscontrare che le economie così ottenute sono molto insufficienti per compensare la diminuzione dei prodotti e la situazione che ne risulta ha fatto apparire ancor più evidentemente la necessità di un aumento delle tariffe per compensare il bilancio della Compagnia.

È da osservare — dice il relatore — che l'abbassamento del traffico e degli introiti della Reichsbahn, che traduce soltanto la depressione dell'attività generale economica del paese, non è soltanto della Germania. Una situazione simile, dovuta alle stesse cause, si ritrova attualmente, in proporzioni diverse, nella maggior parte dei paesi stranieri, in Europa ed in America.

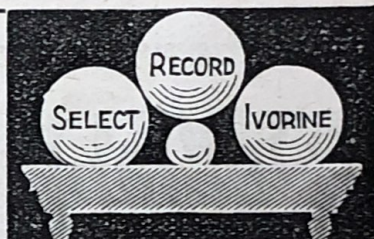
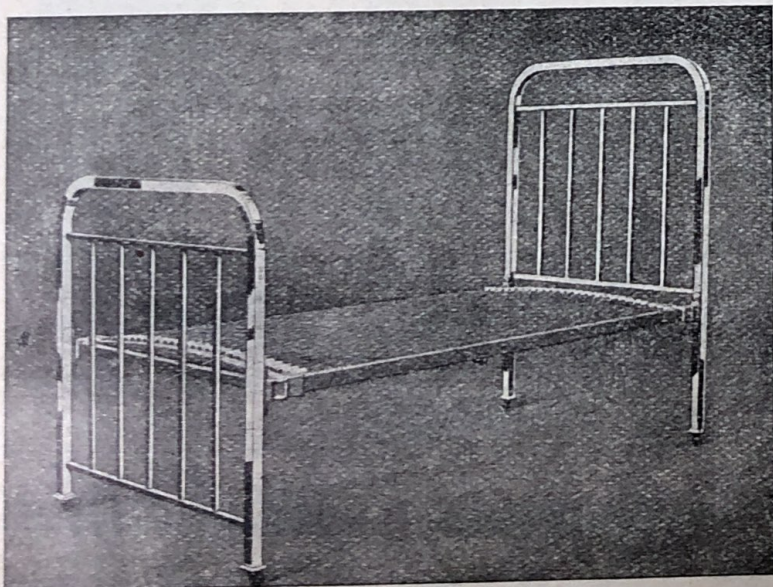
Carrozze a letti di 3ª classe.

In Cecoslovacchia sono state istituite vetture a letti di 3ª classe; ogni compartimento contiene quattro posti, la vettura complessivamente ne contiene 38; vi sono due lavabo per ciascuna vettura. L'amministrazione cecoslovacca, oltre a facilitare i lunghi viaggi notturni sulle proprie linee, ritiene di trarre anche un non disprezzabile vantaggio finanziario dall'istituzione.

SPORT

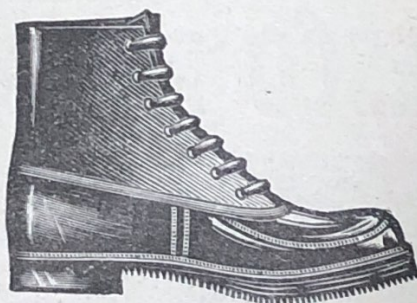
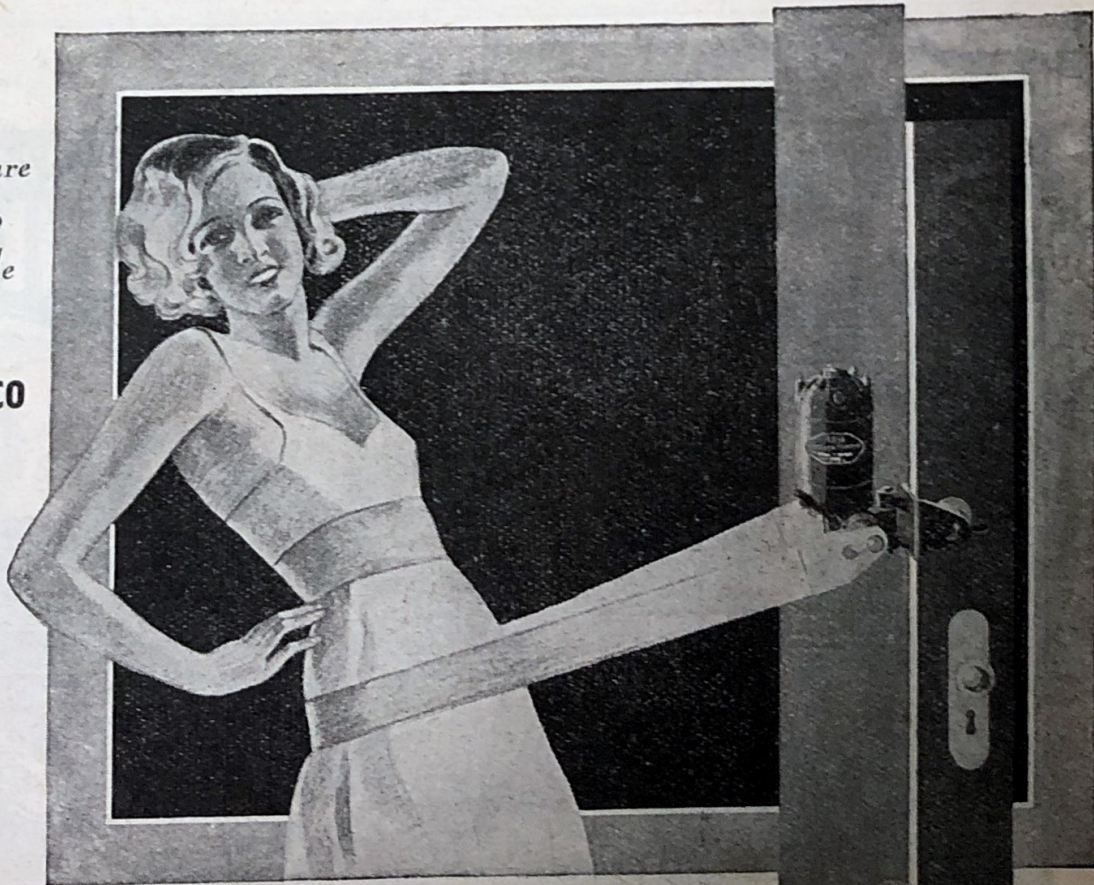
Otto anni fa, agli inizi del Regime, un giornale di critica sportiva si permetteva di richiamare l'attenzione del Capo sui bisogni dello sport italiano, sulle funzioni che lo sport avrebbe esercitato nei rapporti internazionali. Pochi mesi dopo un sottosegretario di Stato era presidente del C. O. N. I. e più tardi la Rivoluzione estendeva la sua forza rinnovatrice anche allo sport. S. E. Turati, sportivo praticante, assumendo la totale direzione dello sport comprese che non era più tempo di lasciare che le singole Federazioni si reggessero secondo gli umori vari e le diverse competenze dei singoli presidenti, ma volle il fronte unico delle forze sportive e comandò che esse marciassero per una superiorità italiana di razza, per una egemonia fisica e spirituale. Come otto anni fa quel giornalista aveva additato, gli atleti nazionali diventavano gli ambasciatori d'Italia nelle sane e incruente battaglie sportive, e nei vivai della gioventù sana e fremente si addestravano e si forgiavano i campioni della generazione nuova, che ha nel sangue l'orgoglio di Vittorio Veneto e anela a tutte le conquiste.

E' ben questa la gioventù che nello scorso mese di agosto, mese ricco di messi internazionali, ha vinto a Darmstadt i Campionati Mondiali Universitari dí fronte alle rappresentanze di 32 nazioni. Per una volta tanto non dobbiamo commuoverci od esaltarci dinanzi al trionfo di atleti che dello sport si son fatta professione, ma di fronte a giovani purissimi dilettanti, i quali alternano lo studio di severe discipline con l'intensa pratica atletica che solleva e rinfranca lo spirito e che dà vigoria e saldezza al corpo. Già a Roma e a Parigi, in anni antecedenti, si era palesata la supremazia dei goliardi italiani; ma il compito appariva ben più arduo quest' anno per l'impegno posto dagli avversari e per il numero di questi. Ma la classe degli atleti, l'alta convinzione dei propri mezzi, il loro allenamento, la preparazione spirituale oltre che quella fisica, l'assistenza amorosa e spronatrice dei dirigenti furono i coefficienti che contribuirono a conservare ai nostri goliardi un primato che ci sarebbe stato tolto con infinito piacere dai vari avversari. Vincere ancora una volta sarebbe stata poca cosa dopo i due precedenti trionfi. Ma la vittoria di Darmstadt acquista importanza dall'accanimento con il quale si erano preparati Unghe-

ria, Francia e Germania, la quale aveva avuto tutto l'agio di presentare in patria il fiore dei suoi atleti universitari. Eppure le quattro vittorie assolute (scherma, tennis, calcio, canottaggio), il secondo posto nel nuoto e il piazzamento nell'atletica leggera, assicurarono il primato che la Germania insidiò fino all'ultimo e che i goliardi d'Italia conquistarono per un punto, distaccando più notevolmente Ungheria, Francia, Belgio, Inghilterra e tutte le altre nazioni partecipanti.

Bisogna rendere omaggio ai Gruppi Universitari Fascisti e ai loro dirigenti che hanno dato alla Patria questa notevole affermazione. Il pubblico tedesco che ha seguito in Germania l'aspro duello fra i nostri e gli studenti indigeni, che avrebbe naturalmente plaudito il trionfo nazionale, mostrò dapprima la sua meraviglia e infine fu lieta che i disciplinati, i valorosi, i superbi studenti d'Italia trionfassero di fronte a tanta scelta di atleti di ogni paese. In tal modo verso la nuova Italia andavano spontanei e sentiti consensi. La meravigliosa vittoria crea obblighi e accresce responsabilità: verso le organizzazioni dei Gruppi Universitari Fascisti deve andare, non soltanto la simpatia occasionale, ma l'assistenza continua e accorta, perchè il seme non vada disperso, perchè le schiere rinsaldandosi creino più superbi atleti per le più complete affermazioni di domani.

Il Belgio ha chiamato i maestri di scherma di tutto il mondo al Primo Campionato mondiale di spada e tutte la nazioni, dove è coltivata questa arte, hanno risposto all'appello, così che si può dire che dal raduno di Anversa sia sortito vincitore l'atleta migliore e più forte. Nedo Nadi ha vinto con superiorità schiacciante, con disinvoltura assoluta, con quella facilità che palesa esattamente il fuori classe. Si è nel vero affermando che contro di lui non vi sono stati avversari dello stesso valore, perchè nella finale ha staccato di 3 punti il secondo, Eduardo Alaimo, perchè ha vinto i nove assalti della finale con ventisette stoccate date contro cinque ricevute. Forse non è mai avvenuto che in un torneo di ottanta partecipanti uno di essi sia riuscito a fulminare gli avversari come ha fatto il grande schermidore livornese nella giornata del 17 agosto. Al secondo posto si è classificato, abbiamo detto, un altro italiano che già fu alla Olimpiade di Stoccolma e che oggi insegna in Ungheria, contribuendo a diffondere fra gli stranieri l'arte schermistica italiana.

A Liegi si sono riuniti i canottieri di dodici nazioni per i Campionati di Europa ed i vogatori azzurri hanno conquistato due campionati e quattro secondi premi. Il risultato non è stato tanto brillante come nelle più re-

centi dispute passate, ma l'Italia ha conservato il primo posto fra le dodici nazioni partecipanti. All'indomani della disputa i cronisti che hanno seguito lo svolgimento e ne hanno data relazione si sono soffermati sulle cause che hanno contrastato migliori e più complete affermazioni italiane. Noi pensiamo che le attenuanti invocate del clima e delle acque agitate non meritino soverchia importanza, mentre maggior valore hanno l'incidente che rovinò l'imbarcazione del due senza timoniere del R. C. Genovese e il maggior impegno posto dagli avversari per interrompere una serie di vittorie azzurre che da qualche anno minacciavano di diventare un monopolio mortificante. Contro questo risveglio delle forze remiere internazionali debbono reagire le nostre fervorose Società e gli appassionati canottieri. Per quanto le vittorie della Vittorino da Feltre nel due con timoniere e della stessa Società nel quattro senza timoniere abbiano consentito di conservare il primato fra le nazioni concorrenti, pure la posizione appare ben minacciata, tanto più che una sola Società ha potuto portare tanto contributo ai colori italiani.

Proprio a fine agosto i ciclisti hanno dato all'Italia due Campionati mondiali. Battuti per inferiorità nelle prove di velocità e in quella di mezzofondo su pista, gli atleti azzurri hanno preso la clamorosa rivincita nella gara su strada, sia con i professionisti sia con i dilettanti. Il Campionato del mondo su strada, istituito in un primo tempo soltanto per i dilettanti, era vinto la prima volta dal lombardo Libero Ferrario, un formidabile atleta della velocità, troppo presto scomparso dallo sport e dalla vita. Istituito più tardi il Campionato del mondo anche per professionisti fu Alfredo Binda che per primo vestì la maglia di campione del mondo quattro anni fa. Da allora i nostri professionisti non riuscirono più a strappare l'ambito titolo che, per due anni successivi, toccò al belga Ronsse; intanto però i dilettanti nostri conservavano il primato su tutti, vincendo nel 1928 con Grandi e nel 1929 con Bertolazzi. Quest'anno sulle strade del Belgio gli italiani sono partiti con il favore del pronostico, non soltanto degli esperti nazionali, ma della gran maggioranza degli stranieri, i quali non potevano dimenticare le recenti prove di Binda e di Guerra nel Giro di Francia e di Grandi nella Torino-Bruxelles. Per una volta tanto il pronostico non è fallito e Alfredo Binda ha vinto, precedendo in volata il connazionale Guerra, il belga Ronsse e il tedesco Stoppel, mentre il giovanissimo dilettante Giuseppe Martano aveva ragione in volata del compagno Gestri e del tedesco Risch.

Un così completo successo attesta che la classe dei corridori italiani su strada è sempre quella che ha dato al ciclismo nazionale i Gerbi, i Ganna, i Girardengo e i Bottecchia e conferma che la passione per questo sport popolarissimo non si attenua nella nostra gioventù. Ma, pure facendo l'elogio degli atleti che hanno recato allo sport nazionale questo bel trionfo, bisogna anche riconoscere che una delle ragioni del successo deve attribuirsi alla disciplina con la quale i dirigenti dell'Unione Velocipedistica Italiana hanno saputo tenere a freno l'ardore dei corridori e all'acume con il quale hanno scelto i partecipanti, fra un nucleo di candidati che sembravano aver titoli per far parte della terna chiamata a rappresentare il ciclismo italiano. La grande vittoria di Liegi avrà indubbiamente un buon seguito per questo sport più che mai vivo e chissà che essa non riesca a suscitare nuovi entusiasmi per lo sport ciclistico su pista, cha da qualche anno langue per i mutati gusti del pubblico.

Il motociclismo italiano si è fatto molto onore nella disputa della Sei Giorni internazionale, anche se il compito di difendere il buon nome di questa industria italiana è stato lasciato a Ditte non delle maggiori. Queste hanno trascurato di interessarsi alla onerosa prova e forse oggi rimpiangono la loro diserzione. La squadra della Gilera, composta da Grana, Gilera e Maffeis ha conquistato il Trofeo internazionale ed ha acquisito all'Italia il diritto di organizzare la prova nel 1931 sul proprio territorio. Di fronte alla formidabile partecipazione inglese, a quella francese, belga, olandese, ecc., la sparuta rappresentanza dell'industria italiana ha fatto miracoli, tanto più se si rammenta che le tre Mas 175 di Silvestri, Bonatti e Boneschi per poco non soffiavano alla Francia il primo posto nella classifica del Silver Vase. Dopo undici anni dacchè si disputa la Sei Giorni motociclistica internazionale, è la prima volta che essa vien vinta dall'Italia, e questo fatto è stato sottolineato con piacere anche dagli sportivi avversari, i quali si ripromettono di renderci visita l'anno prossimo con lo sportivissimo proposito di riprenderci il Trofeo. Il vittorioso tentativo della Gilera merita tutti i plausi e tutti i consensi. Tale vittoria non giova soltanto ad essa, ma a tutta l'industria motociclistica del nostro paese, perchè l'eco della prova europea si è ripercossa in ogni paese più di quello che gli appassionati italiani abbian potuto credere, leggendo le parche cronache dei giornali nostri.

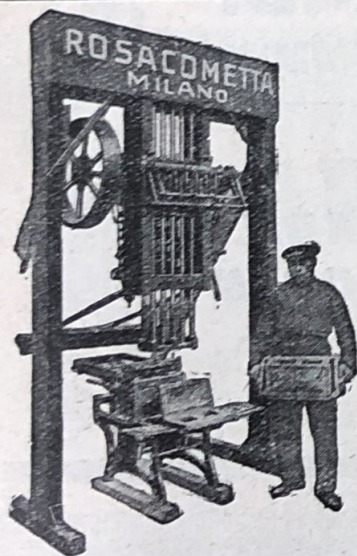
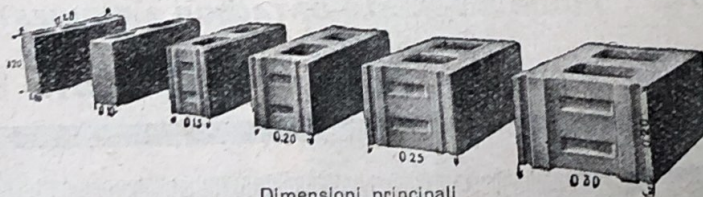
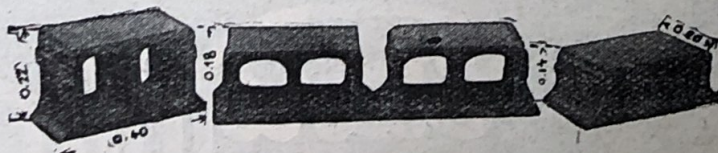
Di non minore rilievo è degna la completa vittoria di Alfa-Romeo al Tourist Trophy di Irlanda sul Circuito di Belfast, ritenuto uno

dei più difficili di Europa. La gara si è svolta sotto forma di *handicap*, come quasi tutte le prove automobilistiche inglesi. Campari ha condotto per buona parte del percorso, ma in ultimo Nuvolari lo ha superato e si è classificato primo, davanti all'anziano corridore milanese e ad Achille Varzi che completava il terzetto della combattiva Casa di Milano e che contribuiva alla conquista del premio di *équipe*. Migliore e più completa e più convincente vittoria non poteva ottenere la macchina laureata delle Mille Miglia 1930, ormai familiare ai trionfi in ogni campo, siano essi le prove di pura velocità, o quelle di velocità miste alla regolarità. Nuvolari, nuovo ai trionfi all'estero, ha ottenuto l'auspicato successo, grazie alla sua perizia e alla sua inarrivabile ma cosciente audacia, ma non si può dissociare dalle lodi il sempre giovane Campari battuto su 658 km. di appena 16 secondi dal suo grande avversario e collega. Non si creda che i tre conduttori delle Alfa-Romeo abbiano avuto una corsa estremamente facile, perchè per venti dei trenta giri della gara Birkin con la Bentley ha contrastato il successo italiano e questo è stato raccolto contro vetture rappresentanti della industria inglese e germanica. Quella francese, con Renault iscritta, non si era presentata. Trionfo quindi completissimo e tale da aggiungere nuove fronde alla corona di vittorie dell'Alfa-Romeo.

STRADE

La sistemazione delle strade di accesso al Vittoriale.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, On. Di Crollalanza, ha presentato alla Camera il disegno di legge per la sistemazione delle strade di accesso al Vittoriale. La relazione nota che è stata segnalata la urgente necessità di provvedere a una conveniente sistemazione della strada nominata della Torricella, che, staccandosi dalla provinciale di Brescia — Gargnano-Riva — e salendo la collina di Gardone, arriva al Vittoriale.

Essa rappresenta il raccordo più breve fra il Vittoriale e il bacino di San Marco, ove è custodito il *mas* di Buccari con le varie imbarcazioni del Comandante D'Annunzio, ed è quella percorsa dal Comandante e da tutte le automobili in servizio del Vittoriale o ivi dirette. Inoltre detta strada raccoglie buona parte del movimento dei veicoli per il capoluogo di Gardone Riviera e un non indifferente movimento di pedoni. Evidente è la importanza che essa assume nella rete delle strade di Gardone e di quella riviera. E' quindi giustificato che non si

ritardi a renderla meglio praticabile, allargandone le curve e attenuandone le pendenze, per eliminare i pericoli che nello stato attuale essa presenta al traffico dei veicoli veloci e a migliorarla anche dal lato estetico, sicchè, da rischiosa e faticosa, sia mutata in comoda e piacevole via di accesso per i visitatori del Vittoriale, che, già numerosi, aumenteranno, e diventi degna del luogo ormai celebre per la persona che ospita e i ricordi gloriosi che custodisce.

Per le opere giudicate necessarie allo scopo si prevede la spesa di lire 300 mila. Tenuto conto del prevalente interesse nazionale di questi lavori, per la celebrità del Vittoriale e della zona circostante, il Ministro ha presentato uno schema di disegno di legge col quale ne autorizza l'esecuzione a cura dello Stato.

Un nuovo lungomare ad Abbazia.

Ad Abbazia è stata aperta al transito la bella nuova strada che dallo stradone Cantrida Preluca, costeggiando il mare e attraversando la cava di Preluca, conduce a Volosca.

La nuova strada bitumata, che costituisce un lungomare suggestivo ed ombreggiato, ha 9 metri di larghezza e 3 chilometri di lunghezza, con marciapiede largo un metro e mezzo.

A proposito di una autostrada in Alto Adige.

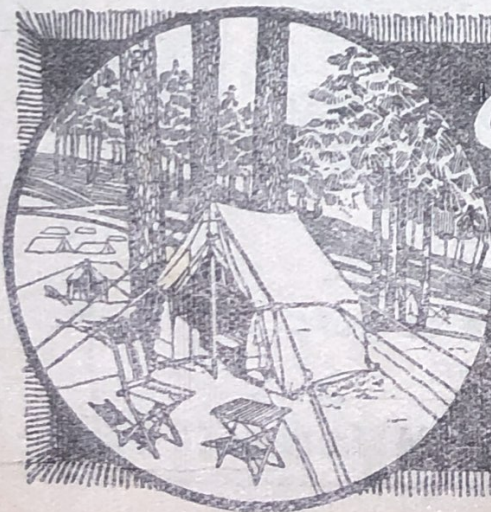
Nel numero di luglio di questa Rivista era stata data notizia della progettata costruzione di una autostrada tra Merano e Bolzano.

I competenti Uffici ci fanno avvertiti che nessuna deliberazione è stata presa in merito e che d'altra parte non consta esistere in tale senso alcuna iniziativa da Enti privati.

Strada militare aperta al transito civile.

L'Autorità militare ha autorizzato l'apertura al transito del tronco stradale Serra-Monte Marcello, ciò che consente la percorrenza dell'intero circuito La Spezia-Pugliola-Serra-Monte Marcello-Ameglia-Via Aurelia, dischiudente visioni panoramiche di singolare imponenza e magnificenza.

60.000 chilometri di nuove strade progettate in Russia.

E' stata progettata la costruzione durante l'anno 1930-31 di oltre 6000 km. di nuove strade di tipo perfezionato e circa 54.000 km. di strade di carattere locale. Il patrimonio automobilistico, gestito dalle società statali e cooperative, dovrebbe accrescersi alla fine del 1930-31 di 25.000 nuovi autocarri, 12.000 automobili, 3000 autobus e 4000 motociclette.

POSTE TELEGRAFI E TELEFONI

Comunicazioni telefoniche - Rete nazionale di cavi telefonici sotterranei.

Con un anticipo di oltre due mesi, sulla data prestabilita per la consegna: 26 luglio 1930, ha avuto inizio il funzionamento del tronco di cavo telefonico sotterraneo Casteggio-Bologna-Firenze, e con esso l'intero cavo telefonico nazionale *Milano-Napoli* che così è stato completato.

Con ciò si può dire realizzato, in gran parte, il vasto progetto di collegare le città principali del Regno, fra loro, con la Capitale, e, a mezzo della rete di cavi internazionali, con tutti i centri europei, mediante il sistema più moderno e più perfetto di una rete telefonica sotterranea nazionale ottenendo rapide, ottime e sicure comunicazioni telefoniche.

La rete nazionale dei cavi sotterranei, che risolve totalmente e profondamente il problema delle comunicazioni telefoniche interurbane nazionali ed internazionali, è stata progettata e deliberata dallo Stato, dopo la cessione all'industria privata dei telefoni urbani e degli interurbani di minore importanza, essendo, la rete telefonica di fili aerei, insufficiente ai bisogni del traffico sempre crescente e troppo soggetta a frequenti interruzioni, specialmente nella stagione invernale.

Il cavo ora completato ed attivato, lungo 880 km., si diparte a Casteggio dal cavo già esistente (dal 1924) congiungente *Milano, Torino e Genova*, giunge a *Bologna*, a *Firenze*, a *Roma* e a *Napoli*, passando per Montù Beccaria, S. Secondo Parmense, Modena, Lojano, Siena, Abbadia S. Salvatore, Viterbo, Ferentino e Mignano.

A Milano il cavo, a mezzo dell'altro cavo *Milano-Chiasso* già in servizio dall'aprile dello scorso anno, può collegarsi ai cavi telefonici dei Paesi a nord e a nord-est dell'Europa (meno con la Francia ancora servita da fili aerei).

Oltre ad offrire una disponibilità rilevante di circuiti, sia risultanti dall'efficienza dei cavi stessi, sia in raccordo con linee telefoniche su fili aerei, i cavi telefonici sotterranei, costruiti secondo gli ultimi perfezionamenti della tecnica della pupinizzazione e della ripetizione, permettono di poter effettuare la stessa buona trasmissione della voce, forte e chiara, sia con circuiti brevi, sia con circuiti lunghi o lunghissimi ed in modo da non avere differenza fra una conversazione e l'altra. Si ascolta bene fra Milano e Bologna, così come fra Milano e Napoli, o Londra, o Berlino, od Oslo, o New York.

Della rete telefonica nazionale è in avanzata costruzione, e sarà consegnato entro il 26 luglio 1931, il cavo sotterraneo settentrionale che da *Bologna* per Poggio Renatico, S. Pietro in Montagnon, Padova, Mestre, S. Donà di Piave, Udine, giunge a *Trieste*, con una diramazione da *Udine* per *Tarvisio* per il collegamento coi Paesi del nord-est ed est dell'Europa.

Sono in progetto per l'effettuazione in un secondo tempo i cavi: Napoli-Salerno-Potenza-Bari; Napoli-Catanzaro-Reggio Cal.-Messina-Catania-Caltanissetta-Palermo; Roma-Tempio (Sardegna); Zara-Val d'Arche.

Oltre ai cavi della rete telefonica sotterranea nazionale statale, altre reti minori di cavi sono state e saranno posate dai concessionari di zona.

La *Società Telefonica Internazionale Piemontese e Lombarda «Stipel»*, concessionaria dei telefoni della 1ª zona, ha attuato il cavo *Torino-Milano-Laghi* «Cavo Ponti» collegando le più importanti città della Lombardia e del Piemonte, e favorendo così il forte traffico telefonico di quelle zone industriali e agricole, di stazioni climatiche e luoghi di villeggiatura. Questo cavo è formato da due rami principali: *Milano-Intra*; *Milano-Torino*.

Il primo collega, sia direttamente sia a mezzo di diramazioni, Milano con Cusano, Monza (è in costruzione il prolungamento in cavo per Trezzo d'Adda e Bergamo), Rho, Saronno, Como, Busto Arsizio, Varese, Sesto Calende, Arona, Stresa, Baveno, Intra, Domodossola, Iselle, da dove, a mezzo dell'esistente cavo della Galleria del Sempione, si allaccia a Briga con la rete di cavi della Svizzera sud-ovest.

Il secondo ramo: Milano-Magenta-Novara-Vercelli-Cigliano-Caluso-S. Benigno-Torino, ha diramazioni per Abbiategrasso, Stroppiana, Casale, Valenza, Alessandria, Ivrea, Azeglio, Biella. E' in progetto il cavo Torino-Cuneo.

Sono allo stato di progetto, o già in corso di costruzione, da altre Società Concessionarie di zona, i seguenti cavi: Milano-Brescia-Verona-Padova; Genova-Ventimiglia; Genova-Recco-Rapallo-Chiavari-Viareggio-Lucca; Firenze-Pistoja-Lucca-Pisa-Livorno; Bologna-Forlì-Rimini-Pesaro-Falconara-Ancona.

Anche questi cavi sociali, come quelli statali, sono o saranno di elevata potenzialità e con impianti modernissimi.

Quando (auguriamo ben presto) tutta la rete progettata di cavi telefonici sotterranei sarà attivata, con una estensione di circa 2500 km. e con una spesa di quasi un miliardo di lire, si può sicuramente prevedere il raggiungimento di quel grado di sviluppo e di perfezione che renderà il telefono interurbano adeguato alle esigenze moderne, e che metterà l'Italia a paro delle Nazioni telefonicamente più progredite.

VARIE

Facilitazioni per il Congresso Internazionale degli Albergatori al Cairo.

In occasione del « Congresso Internazionale degli Albergatori » che avrà luogo al Cairo verso la fine del mese di novembre, la Società Italiana di Servizi Marittimi ha stabilito di concedere ai congressisti la riduzione del 50 per cento sul prezzo di passaggio (vitto escluso) sia per il viaggio di andata in Egitto, sia per quello di ritorno.

La facilitazione di viaggio verrà riconosciuta dalla Compagnia nel periodo 20 novembre-11 dicembre.

Pubblicazioni per i turisti che si recano in Svizzera.

All'U. N. S. T., (Ufficio Nazionale Svizzero del Turismo), in Zurigo, possono essere richieste le seguenti pubblicazioni:

La nuova edizione dell'opuscolo: *Avvisi importanti agli Automobilisti e Motociclisti*, pubblicato in italiano, francese, tedesco ed inglese, contenente varie informazioni sul transito delle strade di montagna, la circolazione degli autocarri, le prescrizioni nei diversi Cantoni per la circolazione nelle domeniche e nei giorni festivi, nonchè sulla carta d'entrata provvisoria;

l'*Orario ufficiale svizzero per il traffico aereo*, che contiene, oltre alle piante degli aerodromi svizzeri, varie informazioni concernenti le tariffe, le poste aeree, il trasporto aereo delle merci, nonchè parecchie indicazioni interessanti i passeggeri;

l'opuscolo: *Trasporto di automobili attraverso le gallerie alpine e sulla tratta di traghetto del Lago di Costanza*, pubblicato in italiano, francese e tedesco.

Concorso fotografico nazionale a Roma.

La Comunità Nazionale Fascista dei Fotografi, sotto gli auspici della Federazione Fascista degli Artigiani d'Italia, ha indetto il primo Concorso fotografico nazionale, che avrà luogo nell'aranciera di Villa Umberto I in Roma, dal 26 ottobre al 30 novembre 1930. Il concorso, aperto ai soli professionisti, ha per iscopo di valorizzare le bellezze naturali del paese, favorire la propaganda turistica e migliorare la produzione fotografica.

Il concorso comprende le quattro seguenti distinte sezioni: paesaggio, composizione, ritratto e sezione futurista.

Le opere dovranno pervenire alla Segreteria del concorso non oltre il 10 ottobre p. v.

Un ponte di circa tre chilometri a San Francisco.

Un colossale ponte, per il quale sono occorsi otto anni di studio, sorgerà all'ingresso del porto di San Francisco, sulla Porta d'Oro. Il ponte misurerà 2835 metri di lunghezza e il suo punto più elevato sarà di 250 metri al disopra del livello del mare, con un immenso arco di 75 metri d'apertura. Le basi del ponte poseranno sopra un fondo roccioso che è stato trovato a 47 metri sotto il livello delle acque.

SCAVI E SCOPERTE

Tombe romane nel Biellese.

Mentre si procedeva a lavori agricoli in località solitaria del comune di Salussola, è stata scoperta una decina di tombe antichissime disposte tutte in direzione da levante a ponente, ognuna delle quali misura in media metri 1,60 per 0,70. Esse sono a cremazione diretta, nel senso cioè che il cadavere fu bruciato nel luogo stesso dove sono le tombe.

Si sono trovati fra l'altro, nei lavori di scavo, due coltelli di foggia gallo-romana e alcuni vasi, l'esame dei quali ha legittimato la convinzione che le tombe risalgano agli ultimi tempi della Repubblica o ai primi tempi dell'Impero.

Precedenti scavi nel territorio del comune di Salussola, abitato un tempo da una colonia romana che sfruttava l'oro del terreno alluvionale dell'Elvo, avevano già portato alla luce altri antichi cimeli.

Scoperte archeologiche nelle catacombe di S. Agapito.

Durante scavi eseguiti nelle catacombe di S. Agapito presso la basilica di S. Lorenzo, in Roma, sono stati rinvenuti preziosi cimeli, specialmente nei loculi per fanciulli. Sono così venuti alla luce: un avorio raffigurante due putti, un anello di rame e una coroncina di perle nere; in un altro loculo un ovale di alabastro che rappresenta una vittoria. Numerosi i vetri dorati, gli anellini di rame, braccialetti, statuine, monete, ecc. Interessanti sono le iscrizioni sul marmo o sulla calce. Sono stati inoltre ritrovati sei sarcofaghi, uno dei quali con produzione di scene dedotte dal Nuovo Testamento, un vetro dorato e un medaglione di argento di Alessandro Severo con iscrizioni.

Antica colonna romana scoperta a Pisa.

Durante la demolizione di un antico gruppo di case, è venuta in luce, a Pisa, una colonna recante scolpite alcune superbe figure ritenute antiche divinità.

Si ritiene che la colonna risalga ad epoca romana; poichè lungo un lato delle case in demolizione correva la prima via Emilia che subì poi ad opera dei Romani una diversione a meno di tre chilometri da Pisa quando la città dalla destra dell'Arno cominciò ad estendersi sulla sinistra del fiume.

Sarcofaghi del basso Impero scoperti nella campagna Romana.

In località cava di Pietralata, procedendosi a lavori di scavo, sono stati scoperti: un grande sarcofago finemente scolpito nelle fiancate e nel coperchio, con applicazioni di bronzo, e due sarcofaghi minori, di quelli detti *baccellati*, dello stile comune dei sepolcri romani. Uno di questi due sepolcri conserva ancora il suo coperchio, l'altro no. In ognuno di questi sarcofaghi erano contenuti due scheletri, probabilmente due coniugi sepolti uno a fianco dell'altro secondo il costume romano.

Si ritiene trattarsi di sepolture appartenenti al periodo del basso Impero.

La scoperta di nuovi elementi del Foro Traiano.

Lo scorso maggio, procedendosi a lavori di sterro innanzi all'emiciclo del Mercato Traianeo, è venuto in luce un tratto dell'originale muro di cinta del Foro Traiano. Si noti che finora si era creduto che l'emiciclo, ora riconosciuto del mercato, fosse l'abside maggiore orientale del Foro Traiano. Invece, tra il mercato e il Foro, vi erano una larga via cintata e un magnifico muro di cinta sul tipo di quello del Foro di Augusto.

La muraglia forma un bugnato a grandi massi e le bugne sono con rara perfezione squadrate e di bell'effetto. Sono venuti alla luce frammenti del marciapiede interno curvilineo e anche lesene e patere decorative del vero emiciclo della Basilica Ulpia, che era quindi minore e concentrico di quello del mercato. E' stata scoperta anche una testa marmorea femminile, presumibilmente del II secolo dell'Impero.

Gli affreschi di Puccio Capanna, scoperti nella chiesa di S. Francesco a Pistoia.

Sin dal 1882-83 erano stati scoperti nel coro di S. Francesco a Pistoia alcuni frammenti di affreschi d'uno degli immediati discepoli di Giotto, Puccio Capanna, fiorentino; ma, obliati o quasi dalla critica storica, rimasero abbandonati a se stessi sino all'anno scorso in cui furono completamente liberati dallo scialbo. Il Senatore Alessandro Chiappelli, in un suo dotto articolo (*Dedalo*, settembre 1929) li esamina accuratamente, e ne ricostruisce l'attività artistica del pittore mal noto. La decorazione del coro fu eseguita tra il 1340 e il 1343 e terminata da un altro pittore più grossolano. Puccio mostra in questi affreschi traccie d'influsso senese, che riappaiono anche in altre opere che gli si possono sicuramente assegnare, come le « vele » della Basilica inferiore d'Assisi, le volte della chiesa di Santa Chiara, la cappella Covoni della Badia di Firenze, e una Madonna della Collezione Artand de Montor.

Il portico dei Servi ripristinato a Bologna.

E' stato ricostruito a Bologna il portico della chiesa dei Servi, crollato in parte alcuni anni or sono. La ricostruzione, fedele all'antico disegno, se ne distacca soltanto per l'apertura di ampie arcate al posto del primitivo muro di fondo, arcate che permetteranno ora di ammirare, in una macchia di verde, la bellissima abside della chiesa e le cappelline disposte intorno all'abside stessa. Il lato di via Magarotti è stato recinto da un'artistica cancellata che si innesta alla elegante porta dugentesca a sesto acuto, pure restaurata.

TRA I LIBRI

NESBITT LODOVICO M. – *La Dancalia esplorata*. – Pag. 472 con 100 illustraz. fotogr., schizzi geogr. e una cartina. - Ed. Bemporad, Firenze, 1930-VIII. Prezzo: L. 30. (Ai Soci del T. C. I., che ne facciano richiesta all'Editore, citando il numero di tessera: L. 25 franco racc.).

La Dancalia Abissina non è da confondersi con quella striscia di Eritrea che si estende lungo il Mar Rosso e che reca lo stesso nome. Regione arida e impervia, ove per vasto tratto il calore del sole e la tremenda conformazione del terreno vulcanico non consente la vita nè animale nè vegetale, la vera Dancalia è abitata qua e là da gente feroce, della quale dovettero fare tragica esperienza le due spedizioni italiane di Giulietti e Biglieri nel 1881 e di Bianchi nel 1884, entrambe massacrate. Fu solo nel 1928 che il fortunato ardimento di tre europei — l'A. di questo libro, inglese di nome, ma italianissimo di anima e di educazione, e gli italiani Tullio Pastori e Giuseppe Rosina — i quali pur disponevano di mezzi modestissimi, il « Gran Rettangolo Dancalo » potè essere attraversato nella sua massima lunghezza per un percorso di 1300 chilometri, consentendo il rilievo geografico di circa 52.000 chilometri quadrati. In questa opera voluminosa e accurata, fornita di un copioso materiale illustrativo, è appunto la particolareggiata relazione dell'audace impresa. Il lettore non vi trova soltanto l'informazione geografica e scientifica — l'A. è mineralogo —, ma il quadro impressionante dei vulcani spenti, delle grandi colate di lave, dei cocenti deserti, dei baluardi basaltici solcati da paurosi corridoi, e i costumi e la vita di quelle genti primitive. Commuove la descrizione del modo come fu riconosciuto il luogo ove fu massacrata la spedizione Bianchi. Il libro ha per noi un interesse coloniale e anche turistico, confinando la Dancalia con l'Eritrea, e dovendo partire da Assab la camionabile che, traversando appunto la Dancalia, andrà a Diessè sul ciglione dell'Altipiano Abissino.

Lago Maggiore – Guida turistica. – Pag. 88 con illustraz. e una cartina. Ed. « Casa Editrice Prealpina », Varese, 1930-VIII. Gratis.

Va segnalata e lodata l'idea di distribuire gratuitamente una Guida, la quale, pur nella modesta mole, non manca di qualità informative. E' un modo molto pratico di favorire l'incremento turistico. Il testo è di U. Bagaini.

FOSSATI LUIGI. – *« Uod Baracà » ed altre storie di bestie selvagge dell'Eritrea.* – Casa Editrice Giacomo Agnelli, Milano. Prezzo: L. 12.

Ecco un buon libro di letteratura coloniale che rammenta i due « Libri della Jungla » di Rudyard Kipling, con la differenza che i protagonisti del racconto sono qui i cinocefali, i pitoni, i leopardi, le aquile, gl'istrici, la testuggine delle terre Eritree in luogo dei lupi, dell'orso, del cobra, delle tigri della jungla indiana. Le avventure e le abitudini di questi selvaggi abitatori della valle del Mareb, della piana di Ala, degli acrocori e delle ambe eritree non si leggono con minore interesse: sono istruttive, originali, piacevoli, commoventi, e il lettore, giunto all'ultima pagina del volume, spera che l'Autore mantenga la promessa quivi contenuta: che il cacciatore bianco, protagonista di molte delle storie narrate scriverà un dì o l'altro nuove storie altrettanto fresche ed interessanti.

TENCAIOLI ORESTE FERDINANDO. – *Principesse Sabaude nella Storia d'altri paesi.* – Pag. 256, con 20 ritratti f. t. - Libr. Internaz. « Modernissima », Roma, 1930-VIII. Prezzo: in Roma, L. 22,50; nel Regno, L. 25.

Molti, in Italia, conoscono i nomi di alcune di queste Principesse nostre che andarono spose a Principi stranieri, ma ben pochi ne conoscono le vicende. L'A. ci libera da questa non decorosa ignoranza, ricorrendo sovente a laboriose indagini personali negli archivi pubblici e privati, italiani e stranieri. Ne è venuta una interessantissima « pagina di storia d'Italia, fuori d'Italia », dalla quale emerge la grandezza della Casa Savoia, che ha dato sovrane a quasi tutti i troni d'Europa.

DOUGLAS JERROLD. – *La guerra terrestre sui principali teatri di operazione 1914-1918.* – Pag. 102. Ed. Schioppo, Torino, 1930; s. i. p.

Bene ha fatto il Ten. Col. di S. M. Umberto Mondadori a volgere in italiano questa interessante opera, ma meglio ancora ha fatto a colmare la deplorevole lacuna dell'A. per quel che riguarda gli avvenimenti svoltisi sulla fronte italiana dal novembre 1917 all'Armistizio. Le solite lacune straniere, alle quali, per fortuna, si trova in casa nostra chi sa porre rimedio.

MARTINELLI RENZO. – *Sud.* – Pag. 568 illustr. Ed. Vallecchi, Firenze, 1930-VIII. Prezzo: L. 18. (Per i Soci del T. C. I., che dirigano le ordinaz. all'Ed., citando il num. di tessera: L. 15 fr. di porto).

Il libro reca il modesto sottotitolo « Rapporto di un viaggio in Eritrea e in Etiopia », che parrebbe conferirgli un suo carattere di freddezza ufficiale. E' invece un'opera calda, vibrante e colorita, che contribuirà non poco, tra l'altro, a diffondere la conoscenza degli aspetti più caratteristici di quella che S. E. Corrado Zoli chiama, nella Prefazione, « vecchia e generosa Colonia primogenita ». Il libro è stampato su buona carta e ornato di oltre cento magnifiche illustrazioni originali.

TOSTI Magg. AMEDEO. – *Revisione di giudizi. L'azione militare italiana nella guerra mondiale.* - Bibl. delle « Forze Armate », N. 4. Pag. 82 con schizzi top. Roma, 1930-VIII. Prezzo: L. 5.

Di contro a talune insinuazioni straniere, l'A., dell'Uff. Storico del Comando del Corpo di Stato Maggiore, rivendica il contributo italiano alla vittoria degli Alleati. Non vana polemica, ma omaggio alla verità storica e alla gloria non offuscabile degli Eroi.

NOSEDA Prof. E. – *Nuovo Codice dell'Ingegnere.* – Supplemento per il quinquennio 1925-1929. Pag. XXXVI-746, rileg. tela. Hoepli, Milano, 1930. Prezzo: L. 38.

E' una raccolta completa delle Leggi, dei Regolamenti e delle Circolari attinenti la materia tecnica e costruttiva, pubblicate dal 1° gennaio 1925 al 31 dicembre 1929. Essa integra la terza ediz. del « Nuovo Codice dell'Ingegnere », che riunisce tutta la legislazione tecnica italiana fino al 1924. Opera quindi di somma utilità.

DE STEFANI ALBERTO. – *Il Paese e lo Stato.* – Pag. 336. Ed. Treves, Milano, 1930-VIII. Prezzo: L. 25.

ANGELELLI ONOFRIO. – *L'industria della carta e la Famiglia Miliani in Fabriano.* – Pag. 106 con tav. f. t. Stab. Tip. « Gentile », Fabriano, 1930-VIII; s. i. p.

RICCI CORRADO e ZUCCHINI GUIDO. – *Guida di Bologna.* – VI ediz. rifatta. Pag. 298 con una carta topogr. rileg. tela e oro. Ed. Zanichelli, Bologna, 1930. Prezzo: L. 18.

Gli animali del Giardino Zoologico di Roma visti, disegnati e descritti da Tullio Costa di anni tredici: N. 1 della « Biblioteca Minima ». Presentaz. di F. Mastrigli, 30 illustraz. in rotocalco. Ed. Luciano Morpurgo, Roma; 1930-VIII. Prezzo: L. 1.

FELICETTI Don LORENZO. – *Guida storico-turistica della Val di Fiemme nel Trentino.* – Scuola Tip. Arciv. Artigianelli, Trento, 1930-VIII. Prezzo: L. 4 (f. di p.) presso l'A. in Predazzo.

BONINCONTRO Cap. ADOLFO. – *Il piccolo manuale dell'Alpino.* – Pag. 86 con disegni di G. Fleissner. - Presso l'A., Scuola Allievi Ufficiali di complemento d'Artiglieria, Bra (Cuneo). Prezzo: L. 4.

MAGALDI EMILIO. – *Pompei e il suo dolore.* – Pag. 120, IV tav. f.t. - Presso l'A., Istituto di Archeologia e di Antichità Pompeiane, R. Università di Napoli, 1930-VIII. Prezzo: L. 10.

DE MANINCOR GIUSEPPE. – *Guida del Museo del Risorgimento Trentino.* – Pag. 190, con 47 illustraz. e 1 tav. - Museo del Risorgim. Trentino, Castello del Buonconsiglio, Trento, 1930-VIII. Prezzo: L. 5.

Guida di Novara e Provincia. – Pag. 100, illustrata; Ed. « Opere di Propaganda Nazionale », Via Accademia Albertina, 36, Torino, 1930-VIII. – Si vende a beneficio della Pia Casa della Divina Provvidenza di Novara. Ed. comune: L. 25; ed. rilegata alla bodoniana: L. 50; numerata, di lusso, in tela e oro: L. 100.

ZANNELLI N. A. – *La pratica dei motori d'aviazione.* – Pag. 266 con 56 incisioni. Hoepli, Milano, 1930. Prezzo: L. 15.

MICHIELI A. A. – *Alessandro Humboldt e i suoi viaggi.* – Pag. 296 con illustraz. f. t. - Collez. « I grandi viaggi di esplorazione »; Ed. G. B. Paravia, Torino, 1930-VIII. Prezzo: L. 13; in Torino: L. 12.

Clusone. – Guida illustrata. – Pag. 100, illustr. - Ed. Arti Grafiche Giudici, Clusone, 1930-VIII; s. i. p.

PECORELLO CAMILLO MARIA. – *Fardà.* – Pag. 238 con illustr. f. t. e uno schizzo; Ed. Sandron, Palermo, 1930-VIII. Prezzo: L. 10.

RONCHI Prof. Dott. VITTORIO. – *Studi e trasformazioni agrarie: I. Bonifica di Cava Zuccherina.* – Pag. 160 con 18 illustraz. f. t. e uno schizzo topogr. – Ed. Istituto Naz. di Economia Agraria, Roma, 1930-VIII. Prezzo: L. 20.

MONTÙ CARLO. – *Una pura gloria italiana - Antonio Pacinotti.* – Pag. 52, illustraz.; Tipografia V. Bona, via Ospedale, 3, Torino, 1929-VII; s. i. p.

Bulletin of the Museum. – A cura della Direzione del Museo di Valletta-Malta. – Vol. I, N. 1; dicembre 1929; senza periodicità fissa e senza indicazione del prezzo.

Statistica dei Soci al 31 agosto 1930-VIII.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 agosto 1930		N. 172 333
Soci annuali per il 1930 inscritti alla stessa data		» 43 428
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1929	N. 138 788	
Soci Vitalizi inscritti dal 1° gennaio al 31 agosto 1930	» 13 955	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 agosto 1930	» 14 527	
		» 167 270
Totale Soci		N. 383 031
Presumibili rinnovi Soci annuali già inscritti nel 1929 che non pagarono ancora la quota del 1930 e presumibili nuove iscrizioni		» 5 000
Totale Soci		N. 388 031

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.